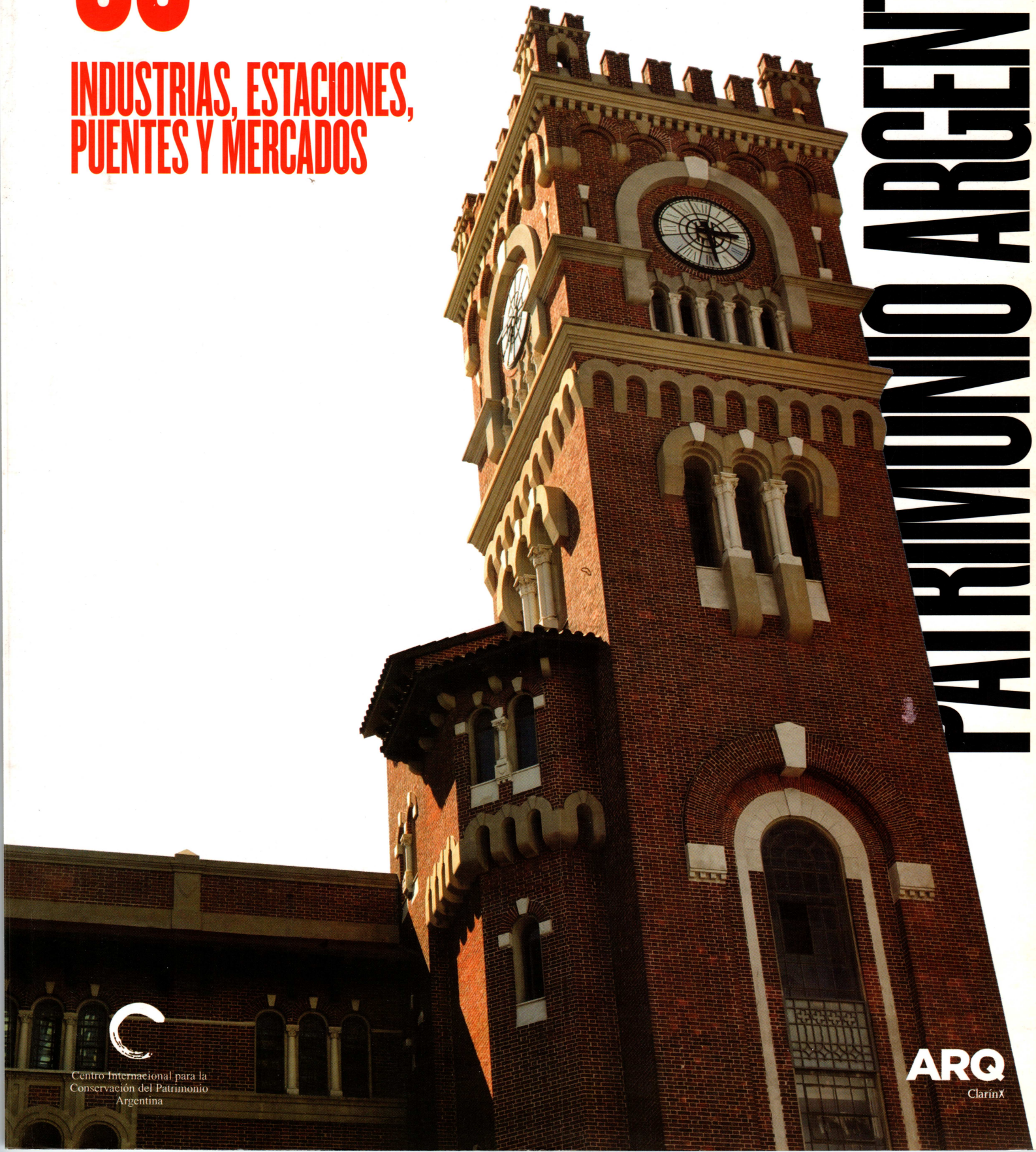
09

INDUSTRIAS, ESTACIONES, PUENTES Y MERCADOS

PATRIMONIO ARGENTINO



Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio Argentina

ARQ
Clarín

PATRIMONIO ARGENTINO

Clarín

DIRECTORA
Ernestina Herrera de Noble

EDITOR GENERAL
Ricardo Kirschbaum

EDITOR ADJUNTO
Ricardo Roa

EDITORA JEFA
Silvia Fesquet

DIRECTOR DE ARTE
Gustavo Lo valvo

DIRECTOR DE FOTOGRAFIA
Jorge Durán y Dani Yako

ARQ. DIARIO DE ARQUITECTURA

EDITOR GENERAL
Berto González Montaner

EDITOR ADJUNTO
Miguel Jurado

EDITORAS
Graciela Baduel
Cayetana Mercé

REDACTORES
Ariel Hendler, Paula Baldo, Vivian Urfeig, Dardo Villafañe, Juan Décima, Federico Ambrosio, Inés Alvarez

DISEÑO
Carlos Vázquez
Mariana Zerman

EDICION FOTOGRAFICA
Oscar Harispe

PATRIMONIO ARGENTINO ES UNA PUBLICACION DE ARQ. DIARIO DE ARQUITECTURA DE CLARIN

EDITOR DE LA OBRA
Berto González Montaner (ARQ)

COMPILACION Y EDICION GENERAL
Nani Arias Incollá (CICOP)

EDICION Y COORDINACION GENERAL
Graciela Baduel (ARQ)

COORDINACION CONTENIDOS
Rosario Betti (CICOP)
Norberto Feal (CICOP)
Estanislao Martínez (CICOP)

EDICION DE TEXTOS
Vivian Urfeig (ARQ)

DISEÑO
Márquez Diseño

EDICION FOTOGRAFICA
Luciana Betesh

María de las Nieves Arias Incolla
Industrias, estaciones, puentes y mercados / María de las Nieves Arias Incolla ; edición literaria a cargo de Berto González Montaner. - 1a ed. - Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2012. 152 p. : il. ; 28x22 cm. - (Patrimonio argentino; 10)
ISBN 978-987-07-2099-7
1. Patrimonio Cultural Argentino. 2. . I. González Montaner, Berto, ed. lit. II. Título. CDD 725.9

Fecha de catalogación: 25/07/2012

PATRIMONIO ARGENTINO

ARQ
Clarín

Centro Internacional
para la Conservación
del Patrimonio
Argentina

INDICE

8 LOS ESPACIOS DE LA MEMORIA DEL TRABAJO
Jorge D. Tartarini

16 ESTACION ROSARIO CENTRAL
Pablo Mercado

22 VIADUCTO EL SALADILLO
Mónica Ferrari

26 PALACIO DE AGUAS CORRIENTES
Jorge D. Tartarini

34 BODEGA ARIZU
Graciela Moretti

40 ESTACION TERMINAL ONCE DE SEPTIEMBRE
Ernesto Reyna Morgan

50 MERCADO DE SAN TELMO
Cristina Beatriz Malfa

58 BODEGA LA COLINA DE ORO
Eliana Bórmida

68 CABLE CARRIL CHILECITO LA MEJICANA
Luis Alfredo Orecchia

74 ESTACION RESISTENCIA
Linda Rosa Josefina Peso

80 PUENTE TRANSBORDADOR NICOLAS AVELLANEDA
Roxana González, Adriana Estévez y Graciela Fuentes

86 ESTACION TERMINAL RETIRO
Andrea Morello y Graciela Aguilar

96 LA USINA DEL ARTE
Alvaro Daniel Arrese

106 ESTACION TERMINAL CONSTITUCION
Silvia Isabel Rickert

116 PLANTA POTABILIZADORA GENERAL SAN MARTIN
Celina B. Noya

126 USINA GENERAL SAN MARTIN
Jose María Zingoni

134 ESTACION SAN CARLOS DE BARILOCHE
Marcela Cerruti y María Cristina Covas

142 PUENTE ALSINA
Elsa Pental y Nicolás Fernandez Díaz

INDUSTRIAS, ESTACIONES, PUENTES Y MERCADOS
LOS ESPACIOS DE LA MEMORIA DEL TRABAJO

JORGE D. TARTARINI

Matadero de Guaminí. *Obra de Francisco Salamone.*

El término "arqueología industrial", la disciplina que estudia el patrimonio industrial, surge en 1955 a raíz de un artículo publicado por Michael Rix de la Universidad de Birmingham, Gran Bretaña. Pocos años más tarde, el Council British Archaeology efectuó el primer reconocimiento institucional de la disciplina, cuando en 1959 creó un comité especial para preservar los monumentos industriales (The National Survey of Industrial Monuments). En el proceso de valorización de este patrimonio en el Reino Unido, tuvo un efecto importante la destrucción de la Euston Station en Londres, en 1962, que actuó como un llamado de atención sobre otros ejemplos del mundo industrial que comenzaban entonces a ser demolidos por obsoletos y anticuados.

La definición clásica de arqueología industrial pertenece a un pionero del tema, Kenneth Hudson (1963), quien la describe como el "descubrimiento, catalogación y estudio de los restos físicos de las comunicaciones y del pasado industrial". Aunque en su trabajo Hudson no plantea límites cronológicos, en la mayoría de los especialistas existe consenso que el período principal de estudio abarca desde la Revolución Industrial -segunda mitad del siglo XVIII- hasta la actualidad; a pesar de que es habitual que la disciplina extienda sus estudios hasta raíces preindustriales y protoindustriales, vinculadas a la historia del trabajo, las técnicas laborales y la tecnología.

Mientras que Hudson define el objeto de la disciplina, otro estudioso del tema, August Buchanan, la explica como un campo de estudio práctico y teórico que recurre al trabajo de campo y a la protección de los monumentos industriales, y centra el análisis conceptual en la valoración del significado de los vestigios industriales en el contexto de la historia social y tecnológica. En este enfoque, por primera vez se pone de manifiesto la relación del patrimonio histórico con los restos materiales de la industrialización, y éstos adquieren la consideración de bienes culturales que deben tener un reconocimiento jurídico, una estructura administrativa y una política nacional o regional de protección, según cada caso.

Según el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), creado en 1978 y asesor de ICOMOS en el tema, el patrimonio industrial se compone de "...los restos de la cultura industrial que poseen valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto o la educación".

Gran Depósito de Gravitación. *En Caballito, proyectado por OSN, fue inaugurado en 1915 y podía contener más de 72 millones de litros de agua.*

Lo cierto es que, desde su nacimiento, la arqueología industrial ha ido superando el concepto de disciplina académica para convertirse en un movimiento que aglutina sentimientos y actitudes vitales que se enlazan con la historia, la arquitectura, la economía, la ingeniería, el arte y la cultura entendidas en un sentido antropológico amplio y plural. Es decir, el estudio de fenómenos derivados de las relaciones humanas asociadas al mundo industrial. Esta progresiva diversificación le ha permitido llegar

a la realidad multidisciplinaria de hoy y convertirse en un lugar de confluencia de enfoques y disciplinas. En suma, un camino en el que se ha pasado de la arqueología industrial a la arqueología del trabajo. Cambio que explica el eminente interés social del patrimonio industrial y su preocupación recurrente por rescatar la memoria del trabajo, tal como lo expresa Louis Bergeron (1995): "La herencia de la civilización industrial es también toda una memoria del trabajo, toda una historia de la organización del trabajo, de los modos de producción (...); ello le da al estudio de la arqueología industrial una dimensión humana, social y de identidad".

Hacia una arqueología industrial iberoamericana

Antes de la llegada de la industria a América Latina, encontramos diversidad de expresiones vinculadas a los espacios del trabajo y la producción. Construcciones utilitarias que iban desde pequeñas manufacturas dispersas de carácter rural o urbano y talleres artesanales, hasta grandes obras hidráulicas e instalaciones como astilleros, fábricas de pólvora, ingenios y demás enclaves productivos donde trabajaban cientos de operarios, en su mayoría esclavos.

Dentro del complejo sistema de transferencias acaecido durante el proceso colonizador, pueden apreciarse tempranos impactos de las infraestructuras llegadas desde la metrópoli sobre el espacio natural y los tejidos urbanos preexistentes, tanto de la arquitectura industrial como de las obras públicas españolas. Las obras hidráulicas, las militares y las de minería fueron tres áreas ricas en realizaciones. El uso del molino movido por rueda hidráulica supuso, ya a mediados del siglo XVI, un cambio sustancial en los modos productivos americanos. En México, hasta el final de ese siglo se contabilizaban unas 200 concesiones para la instalación de molinos de río, no sólo a españoles sino también a aborígenes.

Además de las transferencias, se producían invenciones locales de máquinas para la fabricación de alimentos y otras industrias, según dan cuenta los planos existentes en el Archivo General de Indias. Las tipologías de edificaciones y elementos constructivos tenían una fuerte presencia de los usos y formas españolas, al igual que las técnicas y herramientas del mismo origen. El uso de la cal, la herrería, la teja y otros elementos, a la vez que se tradujeron en un nuevo modo de construir, demandaron talleres e industrias inéditas para el medio americano. De la misma forma que fábricas de tabaco, vidrio y bebidas marcaron la aparición de tipologías, algunas de ellas ya presentes en Canarias hacia 1550.

En el terreno de las industrias extractivas encontramos construcciones destinadas a la explotación del oro y la plata desde México a Potosí. Estos enclaves poseían ingenios donde se ubicaban los trapiches para moler el metal, sistemas de lagunas para concentrar el agua, y la infraestructura de caminos hacia las galerías que horadaban los cerros y canteras de producción. La ciudad de Potosí, en Bolivia, constituye un testimonio de la envergadura que alcanzó aquella Villa a comienzos del siglo XVIII, cuando era una de las ciudades más pobladas del mundo, con 160.000 habitantes. La denominada "ribera de los ingenios", uno de los testimonios más relevantes de aquel apogeo, ha sido recuperada en años recientes.

En México, los conjuntos mineros en la zona de Guanajuato y Zacatecas poseen escala monumental y se asemejan con sus contrafuertes ciclópeos a verdaderas catedrales de la plata. Hoy son testimonios importantísimos del mundo del trabajo americano.

Casa de Administración de la Planta de Tratamiento de líquidos cloacales. *En Wilde, un proyecto del ingeniero John F. Bateman, de 1882.*

Usina Corrales. *Una esquina histórica, en Parque Patricios. En 1945 se nacionalizaron allí los servicios de gas en Buenos Aires.*

Indicios de una temprana introducción de la máquina de vapor -aunque no haya prosperado- los encontramos en un ingenio azucarero de Cuba hacia 1797, generalizándose su uso en el siglo siguiente cuando la isla se convirtió en el primer país introductor del ferrocarril en Iberoamérica, en 1837.

También en el siglo XVIII vemos fábricas de pólvora de singular magnitud en Lima y en Tunja, Colombia. Un siglo atrás, en el campo de las obras hidráulicas se habían levantado impresionantes acueductos como el de Querétaro en México, y las espectaculares presas del macizo de Cari-Cari, próximo a Potosí. Ya a mediados del siglo XIX, en la Habana se construyó el Acueducto de Vento, un gran depósito de aguas de estilo neoclásico y características monumentales, con torreones y arco de triunfo en su acceso.

La apertura comercial de los mercados americanos y la expansión industrial europea, con Inglaterra a la cabeza, marcaría el ocaso de muchas industrias americanas, y la transformación de otras a las nuevas condiciones del mercado mundial. En la segunda mitad del siglo XIX, la exportación de capitales británicos hacia América fue clave en el desarrollo de los sistemas de infraestructura y transportes, y la transferencia de tecnología y formas constructivas fabriles desde el continente a estas tierras. Se trata de una nueva escala y modalidad de producción que estructurará la geografía de los países y del continente en función de su capacidad de integración económica a las condiciones del mercado mundial y la nueva división internacional entre países industrializados y países proveedores de materias primas. Ferrocarriles y puertos serán la armadura territorial que garantizará la eficiencia extractiva del sistema, y junto con ellos se esparcirán por el continente construcciones utilitarias como depósitos, galpones, silos, elevadores de granos, etcétera.

Se desarrolla entonces una arquitectura diversificada por funciones muy diferentes: producción energética, obtención de materiales, transformación de materiales para la producción de otros nuevos, montaje y mecanización de elementos, producción de elementos mecánicos, etcétera. Esta arquitectura industrial ha configurado paisajes nuevos, sirviendo de centro de ordenación de entornos y zonas naturales, y su vinculación social por la implicación de mano de obra con diferente nivel de especialización y conocimiento. Arquitectura que en, muchos casos, configuró estructuras urbanas complejas que definen auténticas "ciudades industriales". La arquitectura de los entornos de producción de estos conjuntos, y de otros como saladeros, ingenios azucareros o bien plantaciones de tabaco, era más resultado del pragmatismo, de las limitaciones de los recursos disponibles (humanos y tecnológicos), de su particular relación con el territorio y las fuentes de energía, y de la relación funcional de cada uno de sus elementos, más que de cualquier consideración estética y formal.

Con la aparición y difusión del hierro, las tipologías y las construcciones a distancia se multiplicaron. Este material permitía la construcción de puentes, mercados, invernaderos, fábricas con naves de grandes luces, e infinidad de tipologías edilicias, inéditas antes de su aparición. Habitualmente el proyecto, construcción, provisión y montaje de las construcciones estaba en manos de las firmas proveedoras, con escasa participación local. Tanto en estas construcciones, como en las grandes naves de hierro que cubrían las naves de las terminales del siglo XIX, no faltaron ornamentos y decoración siguiendo los estilos históricos en boga, también plasmados en hierro fundido. Una nueva y

Vieja usina de gas. *En Barracas, sobre la Av. Patricios.*

moderna monumentalidad, la industrial, comienza a convivir y en muchos casos sustituir a catedrales y palacios, enfatizando el sentido mítico otorgado a la técnica surgida del factory system.

Antiguo frigorífico. *En Berisso, provincia de Buenos Aires. Durante sus años de apogeo esa industria concentraba una intensa actividad comercial.*

De aquella temprana globalización son las principales expresiones que conforman hoy el patrimonio industrial de los países latinoamericanos. En Brasil encontramos grandes terminales ferroviarias como las de Julio Prestes y la Estación Da Luz en Sao Paulo, hoy recuperadas para nuevos usos y obras totalmente de hierro como estaciones intermedias, mercados, chalets pintoresquistas a orillas del Amazonas y hasta un teatro lírico en Manaos (1904-07). También totalmente en hierro fundido, se levanta un Palacio Municipal de gran porte en Orizaba, México; mientras que en Costa Rica hay una escuela secundaria; en Chile, la iglesia de Coquimbo, una biblioteca en Martinica, y numerosísimos kioscos o pabellones de música y un catálogo completo de mobiliario urbano de fundición que ornamenta plazas, parques y paseos públicos de Latinoamérica. Es que el hierro era la novedad, y lo nuevo seducía. Al punto de importarse proyectos, edificios, hombres y máquinas capaces de hacer realidad el sueño de progreso en esta parte del continente. Es en estos años cuando la arquitectura industrial acentúa su relevancia simbólica como expresión material de la idea de modernidad y progreso.

En la Argentina, la herencia industrial es inmensa. En la Patagonia vemos el ramal ferroviario que une las ciudades patagónicas de Esquel e Ingeniero Jacobacci ("La Trochita", 1922), las instalaciones para esquila -de montaje en seco, una de las más grandes del mundo- de la Estancia Harberton (fines del siglo XIX), el ex frigorífico CAP (Corporación Argentina de Productores, 1917) en Ushuaia, el Puente Colgante sobre el Río Grande. Otros testimonios relevantes son los establecimientos ligados a la actividad petrolera y minera de YPF y estaciones ferroviarias como la de Puerto Deseado (1909), revestida con rocas locales canteadas por picapedreros yugoslavos que se habían asentado en la localidad a comienzos del siglo XX.

En Buenos Aires, han merecido declaratorias las grandes terminales ferroviarias de Constitución y Retiro (1915), así como la Ex Usina Pedro de Mendoza de la Compañía Italo Argentina (1916), el Palacio de las Aguas Corrientes (1894) y el excepcional Puente Transbordador sobre el Riachuelo (1914); en tanto esperan igual reconocimiento las monumentales usinas de Puerto Nuevo (1930-33), verdaderos ejemplos del carácter mítico de la técnica, hoy en funcionamiento. En el caso de inmuebles industriales no declarados pero protegidos por ley, como por ejemplo las construcciones de la industria vitivinícola y el ferrocarril en el barrio de Palermo, las bases del concurso para su refuncionalización fueron resultado del trabajo conjunto de especialistas y profesionales, a fin de delinear los cambios y permanencias admitidos, según sus cualidades patrimoniales.

Tuvieron también declaratorias de protección molinos harineros de reminiscencias holandesas, como el Molino Fórclaz, en Entre Ríos (1890); molinos harineros en San Juan, el cable carril de la mina La Mejicana, en La Rioja (1904); las bodegas vinculadas a la industria del vino en Mendoza, el Puente Colgante de Santa Fe y, ya en territorio bonaerense el conjunto ferroportuario de Bahía Blanca, el Puente Giratorio Ferroviario y los Astilleros de Río Santiago, en Ensenada; la ex Usina de Ingeniero White, la Calle Nueva York, en Berisso; y los mataderos proyectados por el arquitecto Francisco Salamone en diversos partidos de la provincia. Si avanzamos por el siglo XX, vemos otros exponentes de patrimonio industrial igualmente valiosos, como el Centro Atómico de Constituyentes y el ex Gasómetro, los dos en San Martín, ya declarados; la Fábrica Militar de Aviones e Industrias Mecánicas del Estado, en Córdoba, y el ex edificio de SOMISA, en Diagonal Sur, obra del arquitecto Mario Roberto Alvarez, en proceso de declaratoria.

A efectos de contribuir a clarificar y orientar futuras selecciones de ejemplos, y salvar desequilibrios temáticos y territoriales en los bienes declarados, desde la Comisión Nacional de Monumentos se está llevando a cabo un Plan Nacional de Patrimonio Industrial, amplio en lo cronológico, diverso en lo

Molino con tanque de agua. *Castillo de Rafael Obligado, Ramallo, provincia de Buenos Aires.*

Usina eléctrica. *En Tierra del Fuego, se destaca por su arquitectura pintoresquista y de formas alpinas que establece un diálogo con el paisaje.*

temático e inclusivo en las escalas de aproximación, que ha permitido configurar un preinventario de los bienes existentes en diversas regiones del país.

Una idea del cambio producido en la valoración y aceptación alcanzadas por el patrimonio industrial, lo ofrece la declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad realizada por Unesco del casco histórico de la ciudad chilena de Valparaíso, con sus casas de chapa y madera y sus magníficos ascensores, y las Oficinas Salitreras de Humberstone y Santa Laura en el desierto de Atacama, testimonios del apogeo de la industria del salitre, entre 1842 y 1930. Al evaluar su declaratoria, la Unesco consideró la evidencia material de estos establecimientos de "valor humano universal".

Reconocimientos versus vaciamientos

Mientras que en el contexto europeo el afán por recuperar la cultura del mundo del trabajo se acrecienta durante la segunda Posguerra; en Iberoamérica el fenómeno recién alcanza proyección en las políticas y estrategias de preservación y reconocimiento público en el último tercio del siglo XX, donde comienza a entenderse como parte del patrimonio cultural en general. Recién entonces vestigios del pasado industrial comenzaron a ser reconocidos institucionalmente en declaratorias nacionales, provinciales y locales, y fueron ganando difusión en ámbitos más amplios de la sociedad.

En estos reconocimientos generalmente ha primado la protección individual por sobre la consideración de los conjuntos, los sistemas y los territorios vinculados a la acción de la industria. Escalas de aproximación fundamentales en un patrimonio que testimonia el impacto de la industria en la transformación del paisaje rural o urbano. En años recientes, la escala de aproximación se ha extendido a establecimientos, conjuntos y poblados industriales.

Al igual que sucedió en su nacimiento, actualmente la difusión del patrimonio industrial le debe mucho a las comunidades que han adquirido conciencia y se convirtieron en poderosas aliadas en la lucha por su preservación. Quizás, reiteramos, sea la dimensión social y el fuerte enlace con lo cotidiano que posee este patrimonio, así como el carácter anónimo y el sentido de pertenencia que despiertan sus expresiones, lo que ha movilizado un sentimiento a su favor cada vez más amplio. Pero el universo a proteger resulta amplísimo y su conservación plantea desafíos distintos a los monumentos convencionales. La adaptación de los espacios industriales con fines museísticos y otros programas no siempre ha sido provechosa para la identidad de origen, y ha transitado un arco de posibilidades que osciló entre vaciamientos compulsivos y recreaciones historicistas de ocasión. En ambos casos, el vaciamiento no sólo fue constructivo, sino de la esencia, del espíritu de la identidad propia de los bienes industriales.

Fábricas de galletitas y dulces convertidas en complejos residenciales pueden ayudar a revalorizar zonas históricas, pero en la intervención se rehuye toda referencia a lo que sucedió tras una envolvente fabril, que luce "convenientemente" restaurada. ¿Podemos leer hoy en ellas su génesis industrial, más allá de su cáscara? No hay más que ver los nombres que aluden a palacios, abadías y

otros disparates para entender que la ecuación de proyecto no fue sensible a señas de identidad que hubiesen permitido al lugar, además de albergar nuevos usos, seguir siendo un espacio vivo de la memoria del trabajo. Y no hablamos de la indudable complejidad que puede asumir la preservación de los grandes espacios industriales, sino de una intervención planteada como diálogo entre el edificio histórico y el profesional, y no un monólogo a secas. Algo que alude a déficits no sólo proyectuales, sino a una inexplicable subvaloración de los significados que guardan estos espacios.

En este proceso de paulatina concientización también ha tenido su papel la prensa escrita, difundiendo noticias vinculadas a la recuperación de antiguas construcciones fabriles. Sin embargo, a menudo la intervención no se analiza con el rigor necesario y abundan más parabienes de los deseados. Sobre todo porque se enfatiza más la moda de vivir a todo confort en un "ambiente" histórico, que a tomar conciencia sobre la valiosa memoria industrial que guardan.

Responder con acierto y sensatez a cuestiones como ¿qué vida es posible después de la desindustrialización?, es parte de un debate que hoy plantea el patrimonio de la industria desde la multidisciplina. Especialmente cuando hablamos de sitios y paisajes industriales que involucran formas de implantación en territorios donde interactúan los recursos del medio natural y la acción del hombre a través de la tecnología y las diversas modalidades productivas. Se trata de paisajes culturales que son fuente de conocimiento de las formas trabajo, de relaciones sociales, de vida y, especialmente, potenciales agentes de dinamización económica para las comunidades locales a través del turismo y de los denominados circuitos, itinerarios y rutas culturales. Su adecuado manejo puede actuar como un factor de revitalización y recuperación de los territorios en crisis.

Queda claro que los problemas que enfrenta hoy el patrimonio industrial exceden el marco de la teoría y práctica de la conservación de los bienes culturales. Es precisamente desde una visión integrada, resultado de un trabajo en equipo que amalgame el saber de distintas profesiones con un fuerte componente de participación local, que los proyectos sobre territorios ayer industrializados y hoy deprimidos, se han mostrado más eficaces. Evidenciando que no es necesario saturar de arte y cultura antiguos espacios de la producción, convirtiéndolos en una suerte de "ghetos culturales" o "islas" distanciadas del sentir cotidiano de la gente que convive con ellos.

Los avances conceptuales han sido considerables y también la concientización pero, a la luz de los peligros que hoy pesan sobre el patrimonio industrial, es claro que no han sido suficientes. Resulta imprescindible, a la vez que continuar la concientización, mejorar el marco normativo de protección. Y, de manera prioritaria, incorporar las construcciones industriales a las estrategias de recuperación de la calidad de vida de comunidades afectadas por graves procesos de exclusión, desde una necesaria dimensión humana del patrimonio industrial.

Bibliografía

Hudson, Kenneth. Industrial Archaeology. An introducion. Londres.1963.

Buchanan, August. Industrial Archaeology in Britain. Londres. Penguin Books. 1972.

TICCIH. International Commitiee for the Conservation of the in Industrial Heritage. En www. ticcih.org/.

Bergeron, Louis. Arqueología industrial, pasado y presente. En: Revista de Historia Industrial. Universidad de Barcelona, 1995.

Sánchez Flores, R. Historia de la tecnología y la invención en México. México, 1980.

Sobrino, Julián. Arquitectura industrial en España, 1830-1990. Madrid. Ed. Cátedra, 1996.

Tartarini, Jorge D. Arquitectura ferroviaria. Buenos Aires. Colihue. 2001.

Gomes da Silva, Geraldo. Arquitetura do ferro no Brasil. Brasil. Nobel. 1988.

Viñuales, G. M. y Jorge Tartarini. National Report of Argentina (Industrial Heritage). En: Revista Patrimoine de l´industrie. Ressources, pratiques, cultures. TICCIH. Nro. 15. Octubre de 2006.

Tartarini, Jorge D. El reciclaje light. En: Revista SCA. Nº 177. SCA, 1995.

Tartarini, Jorge D. El proyecto en los espacios industriales. En: Seminario: Proyectos e Intervenciones sobre el Patrimonio Industrial. Contextos urbanos y rurales. Organizado por el Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP). Buenos Aires, 2010. Inédito.

Fotos

Arq. Jorge D. Tartarini, Arq. Gladys Pérez Ferrando y Fernando de la Orden

Jorge D. Tartarini (Arquitecto, FAU/UNLP, 1978). Especialista en preservación del patrimonio urbano arquitectónico. Desde 1980 desarrolla en forma sistemática trabajos de investigación, conservación y difusión del patrimonio cultural e industrial en particular, con numerosas publicaciones sobre patrimonio ferroviario y de las obras de salubridad. Guggenheim Fellow (2001). Actualmente se desempeña como Director del Museo del Agua y de la Historia Sanitaria (AySA) y Vicepresidente 2° de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. Miembro de TICCIH Internacional y del Comité Argentino de esta entidad.

Bien Patrimonial dentro del Inventario y Catalogación de edificios y sitios de interés patrimonial de la Municipalidad de Rosario. (1999 y 2000) Decreto Nº 998/1984.

ESTACION ROSARIO CENTRAL EMBLEMA DE LA MEMORIA FERROVIARIA

PABLO MERCADO

La estación de trenes del FCCA remite a la historia de Rosario, su génesis como ciudad sin lugar en la Confederación Argentina y su importancia en el desarrollo económico y poblacional del territorio de la región agropampeana.

Urquiza fue el primer impulsor del ferrocarril, junto con el ingeniero Allan Campbell, quien en 1854 presentó el primer proyecto y presupuesto del Camino de Rosario a Córdoba.

En septiembre de 1862, el recientemente constituido Congreso Nacional votó la ley que permitió celebrar el contrato de construcción del ferrocarril. El tendido, que se inició en Rosario, comenzó en 1863. La línea de trocha ancha (1,676 m) avanzó hacia el Oeste, y el 1º de mayo de 1866 alcanzó la población de Cañada de Gómez. En septiembre de 1867, cuando había llegado hasta Villa Nueva (hoy Villa María), a 253 km del punto de inicio, las obras se paralizaron. Finalmente, el 13 de marzo de 1870 el trazado llegó hasta la ciudad de Córdoba. La línea fue inaugurada oficialmente por el presidente Domingo Faustino Sarmiento el 13 de abril de ese año. Era la más larga del país en su tiempo, y la primera en unir dos provincias.

La estación terminal de Rosario -Estación Rosario Central- se ubicó en una zona casi rural. Se atribuye su construcción a William Wheelwright, hábil emprendedor americano. Era una estructura de paredes portantes que acompañaba la linealidad de las vías. En la cabecera se ubicaban las oficinas y se dispuso un edificio circular, donde estaban las boleterías. Los muros remataban con una cornisa almenada de ladrillos. En 1872 la torre de la estación -construcción civil más alta hasta que se construyó la torre del Palacio de los Tribunales Provinciales (1888/90)- dio la hora oficial.

Mojón histórico. *La línea de trocha ancha fue la primera del país en unir dos provincias, en 1870.*

Obra	Autor	Ubicación
Edificio Estación de trenes Rosario central. Ferrocarril Central Argentino FCCA(1868-1870)	William Wheelwright	Av. Wheelwright entre Corrientes y Presidente Roca. Rosario, Provincia de Santa Fe.

ROSARIO CENTRAL

Entre los años 1885 y 1886 se realizó el túnel que permitió la conexión entre el muelle bajo y el terreno sobre la barranca. La calle hoy llamada William Wheelwright se trazó luego, debiendo el ferrocarril ceder algunos terrenos y la ciudad expropiar otros para poder construir la avenida que bordeaba el paredón.

En 1957 las tejas y las cabriadas originales de las naves fueron reemplazadas por cabriadas y estructura de hormigón armado y chapas de fibrocemento, debido al deterioro causado por los vapores y gases de combustión de las mismas.

La mayoría de los servicios de corta y media distancia se cancelaron durante 1977 y los servicios que siguieron vigentes tomaron como cabecera la estación Sunchales. La Estación Rosario Central fue clausurada y quedó abandonada. En 1987 se levantaron los rieles que la unían con el Puerto de Rosario para construir la Avenida Ribereña Central. En noviembre de 1989 circuló un servicio experimental de trenes de pasajeros que un mes después canceló el servicio. En 1993 se demolieron instalaciones secundarias para continuar con la Avenida de la Costa.

En 1999, el Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF), organización estatal que manejaba los antiguos bienes de las compañías ferroviarias, cedió terreno y estación a la Municipalidad de Rosario, que asentó allí al Distrito Centro Antonio Berni como parte de su programa de descentralización. Las naves de la estación fueron destinadas al proyecto de la Isla de los Inventos, separada del resto por un corto puente de hierro sobre el túnel de 1886.

La intervención fue desarrollada por el colombiano Laureano Forero, asociado al argentino Luis Grossman. En el edificio que se asignó para el distrito, los arquitectos mantuvieron los muros perimetrales y la torre de ladrillos vistos y plantearon un proyecto con una nueva cubierta de chapa sobre estructura de perfilería "C" de hierro. Las aberturas originales de madera con sistema de guillotina fueron reemplazadas por nuevas aberturas de madera del mismo sistema, pero sin contrapeso. Las antiguas rejas de hierro forjado, sin soldadura, fueron retiradas. Cerca de la torre, en el eje de la calle Paraguay, se perforó una abertura para el ingreso, delimitando dos sectores a derecha e izquierda. En el área de la Isla de los Inventos se mantuvieron las carpinterías y rejas originales y se cerró el andén con nuevas carpinterías para actividades lúdicas.

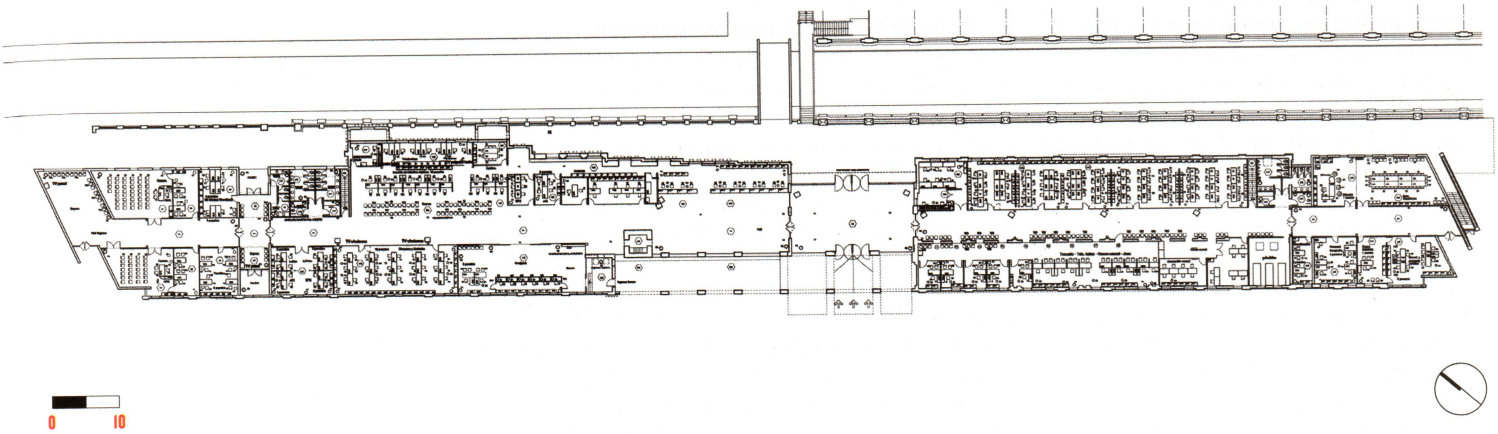
Las obras fueron financiadas con un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

El edificio figura en el Inventario y catálogo de edificios y sitios de interés patrimonial de la Municipalidad de Rosario con la categoría A 2B. Se protege su envolvente exterior, pero no sus componentes como aberturas, rejas o cubiertas. Este Inven-

Nuevos usos. *Desde 1999 funcionan la Isla de los Inventos y el Distrito Centro Antonio Berni en los antiguos edificios de la estación.*

Referente. *El ferrocarril es sinónimo de movilidad, dinámica y gestión cultural de la ciudad.*

Planta. *General.*


0
10

Patrimonio Histórico Nacional. Ley Nº 25.270/2000. Desde 2005 integra la lista de Bienes del Patrimonio Cultural Provincial. Ley Provincial Nº 7.535.

VIADUCTO EL SALADILLO ARCOS MONUMENTALES

MONICA FERRARI

El Viaducto El Saladillo es una monumental obra de ingeniería que se construyó en el marco de la prolongación de la línea del Ferrocarril Central Norte, en el departamento Tafí, entre las estaciones de Tafí Viejo y Tapia, a 27 km de San Miguel de Tucumán. Fue inaugurado junto con la línea en 1884, cuando se libró al servicio público el tramo ferroviario de Tucumán a Vipos. El tren llegó a la ciudad de Güemes en 1888, y de allí se bifurcó en dos direcciones, llegando a Salta y Jujuy en 1891.

La decisión de la traza que debía recorrer la línea tuvo situaciones de conflicto. Dos fueron las alternativas planteadas para llegar al Norte: un camino por Burruyacú o traza del Este, el otro por el Camino Nacional que corría cerca del Río Tapia o traza del Oeste. La elección se inclinó hacia este último, aunque se debía salvar el desnivel en la Quebrada del Arroyo Saladillo.

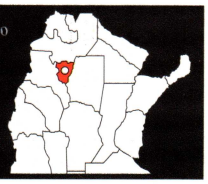
Allí se construyó el viaducto. Luego de recorrer un camino de escasa accesibilidad, que se deriva desde la Ruta Nacional Nº 9, se arriba esta colosal obra de 308,50 m de largo. Una sucesión de 25 arcos de medio punto, con 10 m de luz entre pilares, es la expresión del ritmo de la estructura. Se trata de una pieza atípica que, hasta donde conocemos, es única en su tipo en América Latina. Los pilares tienen una base rectangular y se desarrollan de abajo hacia arriba en forma tronco-piramidal; así, su sección va disminuyendo desde el nivel del terreno a la imposta, una moldura visible que marca la división entre pilar y arranque de los arcos. Los pilares varían su altura de acuerdo con el perfil de la hondonada. El más alto, en el sector central, llega desde la cota de fundación hasta el arranque del arco a los 23 m. A esto se suman los 5 m de radio que poseen los arcos y 2,80 m más hasta el nivel superior del pretil o baranda perforada

Proeza ingenieril. *Construcción ladrillera inspirada en los antiguos acueductos romanos.*

Obra
Viaducto El Saladillo (1884)

Autor
Director de las construcciones: Alberto Scheneidewind

Ubicación
Departamento Tafí a 27 km de San Miguel de Tucumán, Provincia de Tucumán.



que acompañaba a todo el viaducto, y que actualmente casi ha desaparecido. La altura total aproximada sería de 30,80 metros.

Esta obra es fiel reflejo de una idea de progreso y prosperidad que imperaba al momento de su construcción. A partir de 1876 habían comenzado a llegar profesionales de otros países que se incorporaban a la construcción del sistema ferroviario en el Noroeste. Una nueva etapa política se había iniciado en la Argentina con la federalización de Buenos Aires, en 1880, y junto a ello los rieles de acero comenzaron una era de expansión, de colonización agrícola. La nueva tecnología comenzó a ser transportada por ferrocarril y numerosos pueblos crecieron alrededor de las estaciones ferroviarias. Así, de 2.200 km de vías en 1880 se pasaría a casi 36.000 en 1915. Esta estructura en arco de ladrillos es una parte fundamental del patrimonio ingenieril y constituye un signo representativo del papel histórico del ferrocarril en la conformación del país.

Las investigaciones científicas referidas a la construcción de arcos de mampuestos fueron planteadas durante los siglos XVIII y XIX. En 1776 se resolvió el problema de la teoría de la estabilidad, estableciendo los cálculos matemáticos para evitar el colapso de estructuras con arco y bóvedas. Entre 1830 y 1840 se formuló el concepto de línea de empujes, herramienta utilísima a la hora de establecer la estabilidad de los arcos. De lo empírico se pasó paulatinamente a lo científico.

Sucesión dinámica. *Los 25 arcos de medio punto representan la expresión del ritmo monumental de la estructura.*

Pieza atípica.
Probablemente único en su tipo en América Latina, el viaducto tiene 308,5 metros de largo.

En el Viaducto El Saladillo la eficacia técnica brindada por el conocimiento científico queda plasmada. El ensanchamiento de sus pilares tenía su razón: evitar el vuelco hacia el lateral de esta infraestructura lineal; el ancho de los pilares era el necesario para absorber los empujes producidos por los arcos al recibir el peso de los trenes. Lamentablemente, esa eficacia duró muy poco: las nuevas locomotoras pesaron más toneladas y la carga que debía soportar la estructura fue mayor que la calculada para su construcción. A partir de 1927 dejó de funcionar.

Fue declarado Patrimonio Histórico Nacional en el año 2000 según la Ley Nº 25.270 e integra, desde 2005, la lista de Bienes del Patrimonio Cultural de la Ley Provincial Nº 7.535. A pesar de ello, esta significativa infraestructura sigue hoy abandonada.

Bibliografía

Fandos, Cecilia. El Ferrocarril Central Norte a Tucumán. Actores sociales y conflictividades desatadas en la prolongación del tramo San Miguel de Tucumán – San José de Metán (Salta), 1880 – 1888. En XXI Jornadas de Historia Económica. Caseros, Buenos Aires, 2008.

Ferrari, Mónica. Tesis doctoral. Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino. Universidad Pablo de Olvide de Sevilla. Inédito, 2010.

Diario de Sesiones Cámara de Diputados de la Nación. Orden del día Nº 2727. Dictamen de la Comisión de Cultura. Sumario: Viaducto del Saladillo en el departamento de Tafí Viejo, provincia de Tucumán. Declaración como patrimonio histórico nacional. 1999.

López, Mario Justo. Historia de los Ferrocarriles Nacionales 1866-1886. Buenos Aires: Ediciones Lumiere, 1994.

Quesada, Vicente Gregorio. Memorias de un viejo: escenas de costumbres de la República Argentina. Buenos Aires: Jacobo Peuser Editor. 1889.

Fotos
Arq. Mónica Ferrari

Monumento Histórico Nacional. Decreto N°325/1987.

PALACIO DE AGUAS CORRIENTES
EXUBERANCIA DECORATIVA EN TERRACOTA

JORGE D. TARTARINI

En 1869 Buenos Aires se convirtió en la primera ciudad de América en inaugurar una planta de provisión de agua, proyecto del ingeniero John Coghlan. Se creía que con esta pequeña red se contendría el pánico epidémico, pero al poco tiempo nuevas epidemias exigieron pensar en un sistema mayor. En diciembre de 1870 llegó el ingeniero inglés John Frederick La Trobe Bateman (1810-1889), a quien se le había encomendado el proyecto de un puerto para la capital. Este encargo no prosperó, pero obtuvo otro que compensó la travesía: el plan sanitario de Buenos Aires.

Precedido por sus trabajos hidráulicos en Inglaterra, Europa, Asia y Africa, Bateman fue contratado para el proyecto y dirección de las obras de provisión de agua, cloacas y adoquinado, montando aquí una oficina técnica. Una pieza clave dentro del sistema de provisión fue el Depósito de Distribución de Agua Filtrada o Torre de Agua que se levantaría en un lugar elevado de la ciudad. A este depósito debía llegar el agua que se filtraba en la Planta Recoleta, con mucha mayor capacidad que el proyecto de Coghlan, luego de llenar la red de distribución. El depósito actuaría, de esta manera, como un regulador de la red, abasteciendo a ésta cuando el consumo lo hiciera necesario. El diseño comenzó en 1871, y originariamente se pensaba en un tanque para una población de 200.000 habitantes, a razón de 181 litros diarios por persona, que estuviera ubicado a no menos de 72 pies sobre el nivel del Río de la Plata. A partir de entonces, se sucedieron variaciones en el proyecto, aprobándose finalmente en 1886.

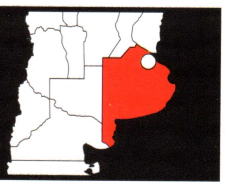
En aquellos años, el agua purificada era un adelanto que sólo tenían las principales capitales del mundo y, como tal, era sinónimo de civilización, modernidad y progreso. En consonancia con estos significados,

Cúpula central. *La "Central Tower", con faldones de pizarras y remate superior de hierro fundido.*

Obra
Palacio de Aguas Corrientes (1887-1894)

Autores
Bateman, Parsons & Bateman y Olaf Petrus Boye

Ubicación
Av. Córdoba y Ayacucho. CABA.



el gobierno encomendó una obra "de apariencia vistosa" y de porte monumental. La Comisión de Obras de Salubridad solicitó al estudio de Bateman que en su construcción se utilizaran en lo posible materiales del país, como por ejemplo mármoles y granitos en su envolvente exterior, donde además deberían colocarse los escudos de las provincias, la Nación y la Ciudad de Buenos Aires.

Pero solo este punto llegó a cumplirse pues, para plasmar la "apariencia vistosa", triunfó la propuesta de Bateman -y también de la empresa concesionaria de las obras de salubridad de capitales británicos- partidarios de utilizar sólo piezas de terracota como revestimiento exterior. El uso de la terracota en la construcción se había puesto de moda en la Inglaterra victoriana, particularmente en Londres, donde respondía mejor que otros materiales al smog y demás contaminantes derivados la revolución industrial. El diseño exterior del Gran Depósito se debió a Olaf Petrus Boye (1864-1933), arquitecto noruego integrante de la Oficina de Bateman en Buenos Aires, que trabajó bajo la dirección del ingeniero sueco Carlos Nyströmer (1846-1913), representante local de dicha firma y Director de las Obras de Salubridad.

El arquitecto e ingeniero Olaf Petrus Boye había estudiado en el Instituto Politécnico de Trondheim entre 1879 y 1882. Antes de graduarse, trabajó como asistente del arquitecto Henrik Thrap Meyers en Cristiania, participando en el diseño del complejo residencial Victoria. En 1885 llegó a la Argentina, seguramente atraído por las posibilidades de desarrollo profesional que ofrecía Buenos Aires, donde permaneció hasta 1891. A poco de su llegada, Boye comenzó a trabajar en estudios de reconocidos arquitectos locales como Juan Buschiazzo, Adolfo Büttner y Carlos Altgelt. Hacia 1887 se incorporó a la Oficina Técnica de Bateman, trabajo que desarrolló hasta 1891, año en que regresó a Oslo, donde estableció su propio estudio, que llegaría a ser uno de los más importantes de la capital noruega.

Boye proyectó la arquitectura del Gran Depósito dentro del Eclecticismo historicista entonces en auge, combinando diversos estilos históricos, emparentados formalmente con la arquitectura francesa del Segundo Imperio y ciertos modelos centroeuropeos como el antiguo Palacio de Justicia de Amberes, Bélgica. Pero más allá de esta consideración estilística, resulta claro que fue la inclusión de terracotas en variedad de texturas, colores y formas,

Fachada. *Sobre Avenida Córdoba.*

Porte monumental. *El revestimiento exterior, en terracota, un sello propio de la envolvente.*

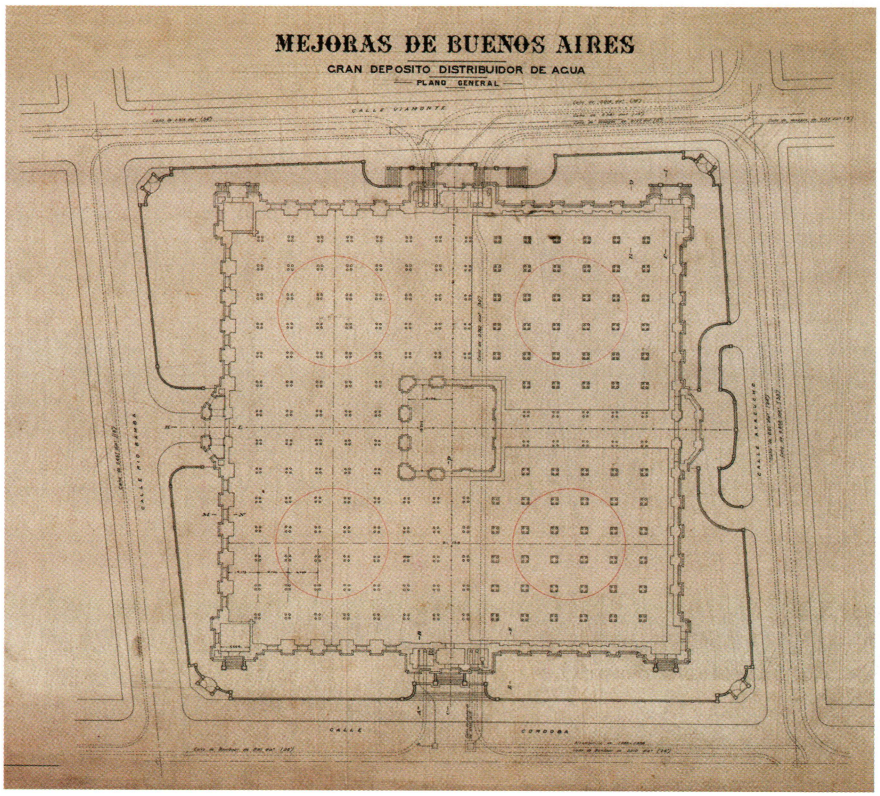
Plano. *General. Documentación histórica del Palacio.*

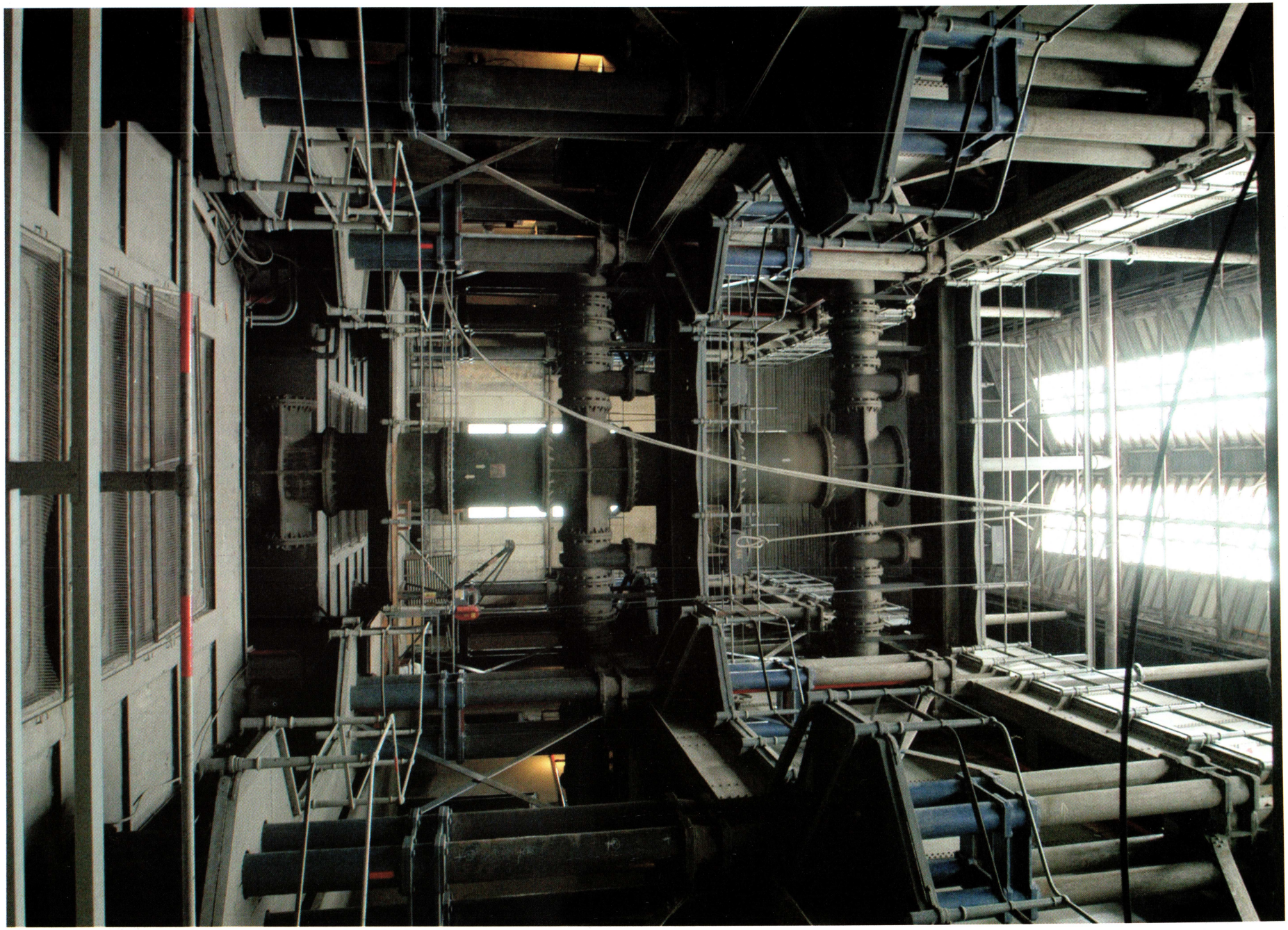
lo que acentuó su exuberancia ornamental y decorativa, y le otorgó al Palacio su carácter propio, típicamente victoriano. Para el recubrimiento se importaron más de 300.000 piezas entre las esmaltadas de Burmantofts Co. de Leeds y las sin esmaltar de Royal Doulton & Co. Cada pieza tenía una letra y un número para facilitar su ubicación.

Para las mansardas y cúpulas de cubiertas se utilizaron pizarras de Sedán, Francia, y cresterías ornamentales y remates con pequeñas persianas de hierro fundido y zinc puro. Examinada dentro del contexto local, la envergadura de la obra se encontraba a tono con las transformaciones edilicias que experimentaba Buenos Aires entre 1880 y 1890, determinadas en gran parte por su nuevo estatus de capital de la República Argentina. Un estatus en el que la arquitectura como disciplina jugó un rol fundamental y tuvo su expresión emblemática en la figura del palacio. Este afán por "civilizar" tuvo respaldo en el intendente Alvear y en los presidentes Roca y Juárez Celman, quienes desde sus respectivas gestiones procuraron plasmar la mayor cantidad de obras representativas del poder republicano. Según palabras de Roca, al abrir las sesiones del Congreso Nacional en 1881: "...edificios dignos de la Nación y de los representantes de su soberanía".

Tras la envolvente policroma de alto impacto visual se encontraba la verdadera razón de uso del Palacio: una megaestructura de hierro fundido fabricada en Bélgica por la Société Anonyme des Hauts Fourneaux, Usines, et Charbonnages de Marcinelle et Couillet, asociada a la Sociedad Anónima Sclessin de Lieja y Augusto Lecoq, de Hal. La firma de Marcinelle et Couillet se dedicaba a la construcción de grandes máquinas a vapor, en especial material de locomotoras y estructuras metálicas para estaciones de ferrocarril, y había participado con éxito en varias Exposiciones Universales. La estructura del Gran Depósito estaba compuesta por tres pisos de cuatro tanques cada uno, es decir, un total de doce tanques capaces de contener 72.300.000 litros de agua, soportados por una malla de 180 columnas. Una de las mayores estructuras de hierro fundido del continente.

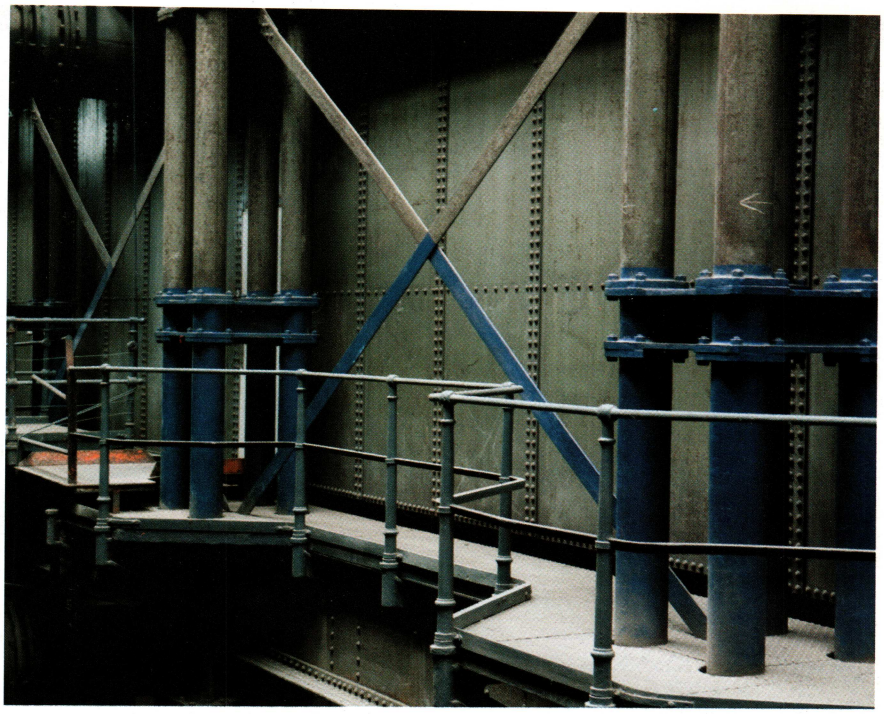
Los tanques estaban formados por chapas de hierro dulce de 10 milímetros de espesor, unidas por perfiles ángulos y aseguradas con remaches. En el interior, para reforzarlas contra la presión del agua, estaban aseguradas por medio de diagonales de hierros planos. Cada tan-





Interior. *La gran estructura de hierro de tres pisos de tanques, pasarelas y cubiertas acristaladas.*

Pasarelas. *De los distintos niveles de tanques, atravesadas por columnas.*



que se encontraba provisto con un caño de entrada, otro de salida y otro de desborde, y descansaba sobre 45 columnas, cada una compuesta de cuatro columnillas o fustes secundarios ligados por medio de chapas intermedias. Para lograr las articulaciones necesarias se colocaron apoyos y vinculaciones móviles en columnas y vigas. Los extremos de estas últimas, que descansan en las paredes interiores y exteriores, también se hicieron móviles, de tal manera que sólo sostenían una pequeña porción del peso de los tanques. Asimismo, en las columnas sujetas a empujes fuera de su eje vertical a consecuencia de la expansión del piso de los tanques, fueron colocadas, tanto en sus cimas como en sus bases, articulaciones universales.

El proyecto general muestra una planta cuadrada con cuatro fachadas de 90 metros de lado y 20 de altura, construida en ladrillos y reforzada en sus esquinas con cuatro torres. También se practicaron refuerzos en coincidencia con los accesos; y además con contrafuertes puestos a intervalos a lo largo de los muros. Esta decisión estructural sirvió para jerarquizar las entradas con pilares y arcos rebajados, a la vez que en el acceso principal fue ubicada una cúpula central, dominando el conjunto. Por dentro, donde estaba la estructura de hierro de los tanques, había un patio central cuadrado de iluminación y ventilación de 18 metros de lado en el medio de la manzana.

Este ecléctico edificio constituye un testimonio excluyente del mundo del arte y de la técnica de fines del siglo XIX, por dentro y por fuera. Pues, además de la "catedral" de hierro interior, por fuera conforma uno de los ejemplos mayúsculos de la industria de la terracota aplicada a la construcción. Desde hace unos cuarenta años el Depósito dejó de funcionar y hoy alberga un importante Archivo Histórico de Planos, con cerca de 2.600.000 planos de la Ciudad, una Biblioteca y un Museo del Agua y de la Historia Sanitaria, en el marco de un Programa de Integración Cultural creado por Agua y Saneamientos Argentinos, denominado "Fuente Abierta" y declarado de Interés Cultural por la Secretaría de Cultura de la Nación. En mérito a sus valores patrimoniales el Palacio fue declarado en 1987 Monumento Histórico Nacional.

Bibliografía

Cunningham, Colin. La construcción en la época victoriana. Madrid: Ed. Akal, 1991.

Roca, Julio Argentino. Discursos – Escritos – Homenajes. En el primer aniversario de su muerte. Buenos Aires: Edit. Círculo de Armas, 1943.

Parsons, Richard Clere. Las obras de salubridad de la Ciudad de Buenos Aires. Cloacas, desagües y provisión de agua filtrada. Londres: Ed. Gilbert et Rivington Ltd., 1896.

Rosell Soler, Pedro A. La primera instalación de filtros en América. En: Boletín de Obras Sanitarias de la Nación. Año I. N° 6. Buenos Aires, 1937.

Tartarini, Jorge D. El Palacio de las Aguas Corrientes. De Gran Depósito a Monumento Histórico Nacional. Buenos Aires. Agua y Saneamientos Argentinos, 2012.

Planos
Archivo Histórico de Planos de AySA

Fotos
Archivo AySA

Aberturas. *Con arcos rebajados, los bordes de los vanos están revestidos con piezas de terracota vitrificadas.*

Ornamentación. *Columnillas que flanquean placas decorativas.*

Escudo Nacional. *Con guirnaldas de flores verdes, rojas y amarillas.*

Esquina. *Uno de los cuatro volúmenes, levemente exentos, con mansardas empinadas y buhardillas.*

Monumento Histórico Nacional. Decreto N° 339 /1999.

BODEGA ARIZU
LA HISTORIA DE LA INDUSTRIA DEL VINO

GRACIELA MORETTI

En la historia de la vitivinicultura de la región de Cuyo se destacan momentos que generaron transformaciones sustanciales. Uno de ellos se vivió durante las últimas décadas del siglo XIX, con el arribo de los primeros inmigrantes europeos que trajeron cepas francesas y conocimientos científicos que mejoraron la industria. Simultáneamente, la llegada del ferrocarril en 1885 contribuyó para que Mendoza, integrada al nuevo modelo agro-exportador, se volcara en forma casi excluyente al cultivo de la vid y a la elaboración de vinos para comercializar fuera de la provincia.

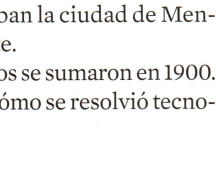
La bodega Arizu fue concebida en ese contexto socioeconómico. Fundada en 1888 por Balbino Arizu, inmigrante de origen vasco, su construcción se inició en 1889 en terrenos localizados en la villa de San Vicente, como se denominaba en ese entonces al actual municipio de Godoy Cruz.

Fue construida en etapas y de acuerdo a las necesidades productivas y comerciales de la firma. Los primeros tres cuerpos fueron realizados en mampostería de adobe con cabriadas de madera y techos de caña y barro. Las naves tenían cavas subterráneas con bóvedas de cañón corrido construidas en ladrillo, ideales para mantener las cubas o barricas del mismo modo en que históricamente se conservaban los vinos en los sótanos de los castillos europeos. La imagen expresiva de la antigua bodega fue resuelta en estilo Neoclásico tardío, lenguaje que caracterizó a la arquitectura industrial de su época. Esta primitiva construcción se recostó sobre la actual calle Belgrano, por ese entonces una de las principales arterias, junto con la actual avenida San Martín, que conectaban la ciudad de Mendoza con San Vicente.

Seis nuevos cuerpos se sumaron en 1900. Aún hoy sorprende cómo se resolvió tecno-

Impronta hispánica. *El lenguaje neocolonial unificó las fachadas existentes con la nueva construcción.*

Obra	Autor	Ubicación
Bodega Arizu (1889)	Sin datos. Remodelación: Arq. Raúl J. Alvarez (c.1925); Ing. Edmundo Romero (1940)	Av. José de San Martín, Dr. Pedro Minuzzi, Belgrano, y L. de la Torre. Godoy Cruz, Pcia. de Mendoza.



SOCIEDAD ANONIMA
VINEDOS
Y
BODEGAS ARIZU

lógicamente la conexión entre las naves a través de arquerías monumentales de ladrillo y cerchas de madera para grandes luces.

Hacia 1908 la firma cambió su nombre por el de Bodegas Arizu S.A. Para 1910 ocupaba el tercer lugar a nivel provincial; además, era una de las únicas cuatro bodegas en Mendoza que tenía energía eléctrica. La necesidad de mejorar la distribución de sus vinos a nivel nacional requirió obras de infraestructura, como el tendido en 1913 de un desvío industrial a partir de un ramal proveniente de la Estación Godoy Cruz del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP), que llegaba hasta el área de despacho de la bodega.

Nuevos bloques se edificaron en 1925 y 1940. A la vez, se cambió su original imagen italianizante por una nueva de impronta hispánica. El arquitecto Raúl Jacinto Alvarez proyectó los escritorios, el laboratorio, la enfermería y otras dependencias en estilo Neocolonial, y unificó las fachadas internas y externas del conjunto. Se generó así una calle interior de carácter español que articulaba los diversos cuerpos y que se convirtió en un ícono del establecimiento. Estos volúmenes sobresalían por sus zócalos irregulares de piedra y los muros revocados blancos con cornisas en tonos de ocre y tejas españolas. Luego, el ingeniero Edmundo Romero, especialista en construcciones antisísmicas, proyectó naves destinadas a la elaboración de champagne; estos nuevos cuerpos incluían dos subsuelos.

Para mediados de siglo XX la bodega Arizu ocupaba un enorme predio que se extendía desde la avenida San Martín hasta el canal Cacique Guaymallén. Además de los espacios propios para la elaboración de vino, existían otros complementarios -áreas de tonelería, carpintería, herrería, depósitos, destilería, calderas y frigorífico- que denotaban la relevancia del conjunto. El complejo se completaba con un campo de deportes para empleados, casas para obreros y viviendas destinadas a gerentes y encargados que se ubicaban dentro del núcleo principal de Arizu e, incluso, en predios frentistas a la bodega, como la Casa Arizu (San Martín 1510) y el Club Social Arizu (Minuzzi 48).

La modernización del proceso vitivinícola y la sustitución para el traslado de los vinos del transporte ferroviario por el de camiones impulsaron el desmantelamiento del predio situado al Este del establecimiento, donde funcionaba además la playa de maniobras. En 1972, parte del conjunto se loteó dando origen a las ocho manzanas que conforman el actual Barrio Arizu.

La bodega se vendió a la firma Greco Hermanos en 1978. La quiebra de esta empresa determinó el cierre del establecimiento y un progresivo deterioro de las instalaciones. A mediados de los noventa, la empresa Cencosud adquirió la propiedad con el objeto de construir un centro comercial, proyecto sumamente resistido por los vecinos. Paralelamente y como parte de una política nacional inclusiva en relación al patrimonio arquitectónico, la bodega Arizu de Godoy Cruz fue declarada Monumento Histórico Nacional. Esta distinción alcanzó también a la Bodega Panquegua, testimonio de la vitivinicultura preindustrial, las casas patronales Giol y Gargantini en Maipú, y la Bodega Arizu en Villa Atuel, San Rafael.

Desde su declaratoria, la Bodega Arizu ha sido objeto de innumerables estudios y propuestas. Fue relevada íntegramente por un equipo dirigido por el arquitecto Mar-

Portón. *Responde al lenguaje colonial que adoptó el establecimiento en sus primeras intervenciones.*

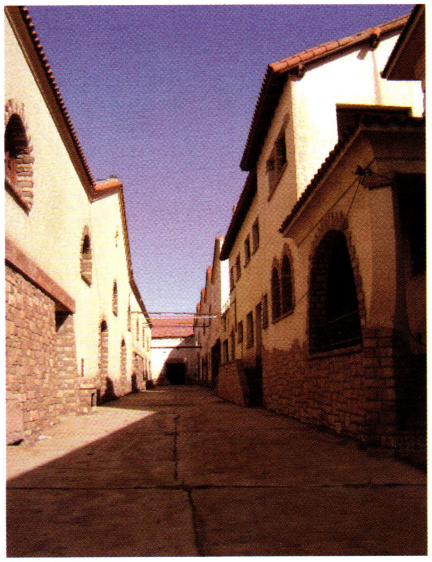
Calle interior. *Articulaba los diversos cuerpos. Se convirtió en uno de los íconos del establecimiento.*

Corte. *Longitudinal.*

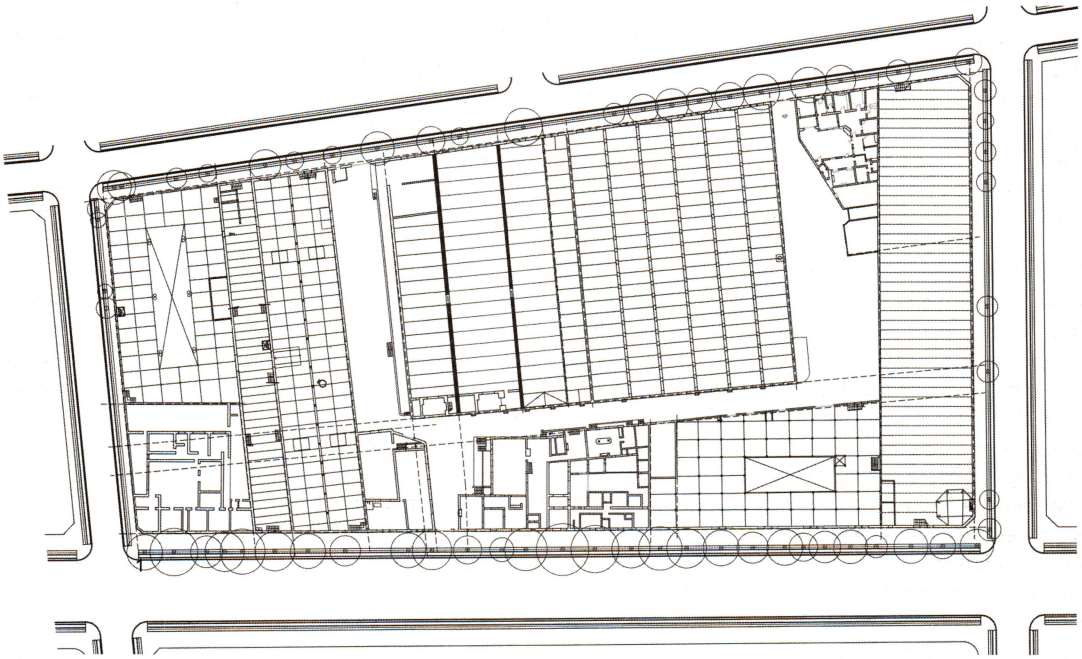
Planta. *Baja.*

Construcción. *Las distintas áreas de elaboración sobresalían por sus zócalos irregulares de piedra y las tejas españolas.*

Integración. *Entre el lenguaje neocolonial y la arquitectura utilitaria.*



0 10



0 10

celo Nardecchia, jefe del Area de Patrimonio del Municipio de Godoy Cruz, a fin de documentarla y determinar posibilidades para su reuso. A pesar de las gestiones encaradas desde hace ya varios años, aún no se ha concretado una restauración integral ni la refuncionalización de las instalaciones.

Bibliografía

Bórmida, Eliana (Dir.) Guía de Arquitectura de Mendoza. Sevilla: Junta de Andalucía, 2005.

Cirvini, S. y José Gómez Voltán. La capacidad mecánica y respuesta ante acciones sísmicas en la evaluación de edificios patrimoniales. El caso de Bodega Arizu. En: Revista Tecnología y Construcción. Maracaibo: Instituto de Desarrollo- IDEC Universidad Central de Venezuela, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 2009.

Correas, Jaime. Historias de Familia. Tomo 1. Mendoza: Diario Uno, 1998.

Girini, Liliana. La Arquitectura de la Revolución Vitivinícola, Mendoza, Argentina (1885-1910). En: Mateu, Ana María y Steve Stein. El vino y sus revoluciones. Una antología histórica sobre el desarrollo de la industria vitivinícola argentina. Mendoza: Ediunc, 2008.

Sótanos. *Las naves tenían cavas subterráneas construidas en ladrillo, para conservar los vinos.*

Bóvedas. *De cañón corrido.*

Espacialidad. *La conexión entre las naves se resolvió a través de arquerías monumentales de ladrillo y cerchas de madera que cubren las grandes luces.*

Guaycochea, Rosa. La arquitectura del vino. En: Revista Todo es Historia Nº 109. Buenos Aires, 1976.

Mateu, Ana María. Sobre vinos, bodegas y empresas. Algunas reflexiones a partir del estudio de la Bodega Arizu. Mendoza (1883-1920). En: II Congreso de Historia de la Vitivinicultura Uruguaya en el contexto regional (1870/1950). Colonia, 2003.

Mateu, Ana María. Lo primero es la familia. Análisis de algunas estrategias de la empresa vitivinícola Arizu para convertirse en una empresa moderna (Mendoza, Argentina, 1885-1930). En: I Congreso de Historia de la Vitivinicultura uruguaya en el contexto regional (1870/1930). Montevideo, 2003.

Plan de Manejo Conjunto Arquitectónico ex Bodega Arizu. Expediente Municipal Nº 11438/06.

Fotos
Julieta Noé y Graciela Moretti

Relevamiento gráfico
Coordinador de Relevamiento de Componentes arquitectónicos y estructurales. Arq. Marcelo Nardechia. Pasantes F.A.U.D. – U.M.: Luis Calvet, Diego Petruzzi, Diego Espinoza, Lucas Echaverria, Ignacio Lena, Tobías Crespo, Facundo Antonietti, Javier Sambrain. Ajuste general de documentación: Natalia Daldi.

Catalogada, Nivel de Protección: Estructural. C.P.U. GCBA. Ley N°3.346/2010.

ESTACION TERMINAL ONCE DE SEPTIEMBRE UN MOJON DE HISTORIA Y TRAGEDIAS

ERNESTO REYNA MORGAN

Ubicada en el barrio de Balvanera, la estación Once forma parte del Ramal Sarmiento de Transportes de Buenos Aires (TBA), cuyo origen fue el Ferrocarril del Oeste, la primera línea férrea en territorio argentino.

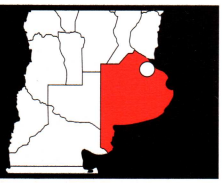
El 29 de agosto de 1857 se inauguró el primer tramo ferroviario de diez kilómetros, entre los municipios de Buenos Aires (Estación Parque) y San José de Flores (Estación La Floresta), como un emprendimiento de la Sociedad Anónima del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste. Su trazado acompañaba la huella de las carretas y mulas en su tránsito desde y hacia el Poniente de la futura capital argentina. Dentro de este tendido, la parada de Once fue ubicada en las inmediaciones del Mercado del Oeste, donde antiguamente estuvieron los Corrales de Miserere, en las afueras de Buenos Aires. El 1° de enero de 1863, la Provincia de Buenos Aires adquirió la línea con vistas a consolidar y extender el proyecto ferroviario.

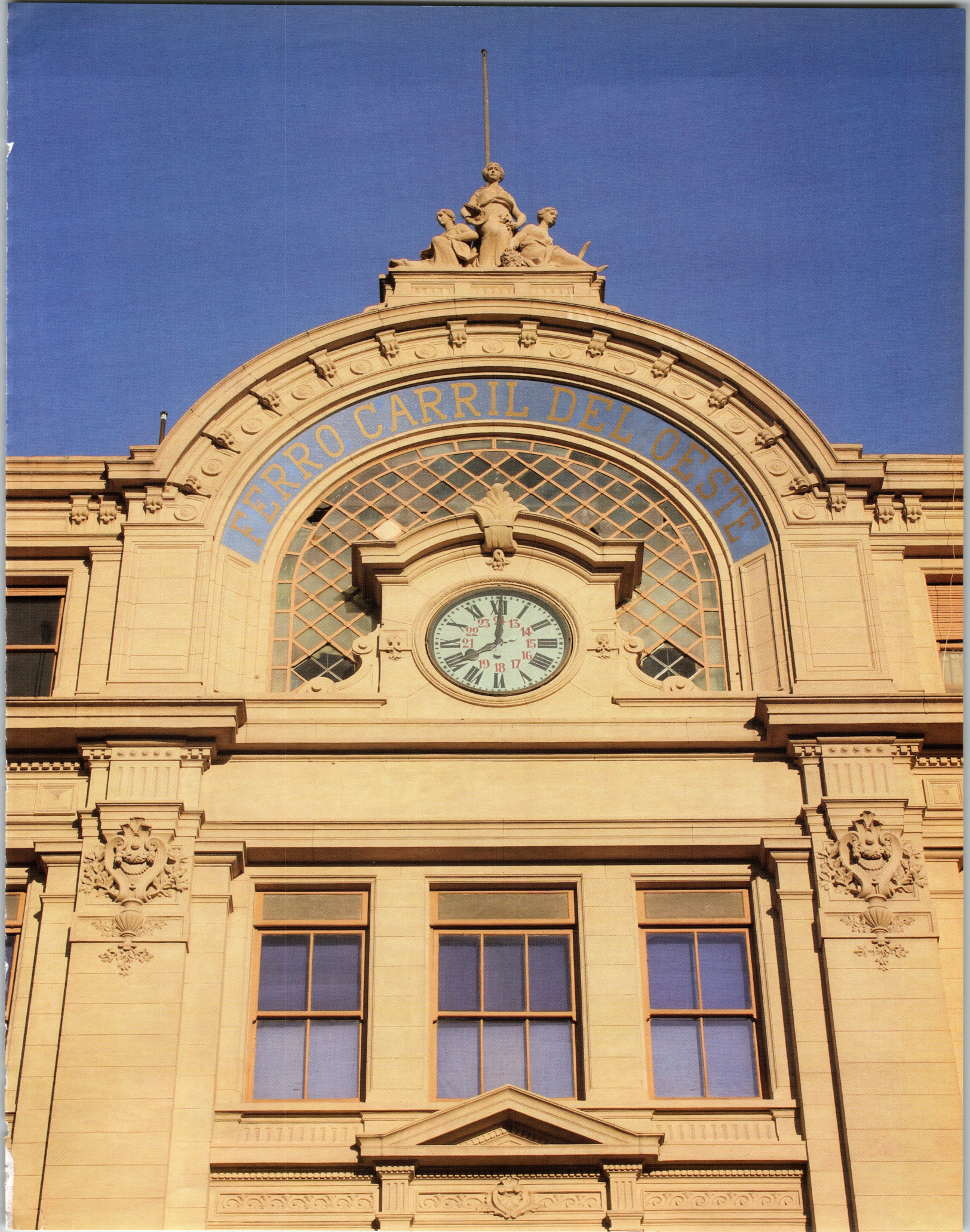
Hasta fines de 1882, una casilla de madera con techo de tejas, próxima a Bartolomé Mitre, entre Ecuador y Jean Jaures, brindaba resguardo al servicio de parada. El 20 de diciembre de ese año se inauguró una nueva construcción, similar pero de mayor tamaño, montada entre Jean Jaures y Anchorena, la que, el 1° de enero de 1883, fue habilitada como terminal debido al cierre de la Estación Parque, emplazada donde hoy está el Teatro Colón.

En 1890, la línea férrea fue vendida a la empresa de capitales británicos The Buenos Aires Western Railway Company Limited y pasó a llamarse Ferrocarril Oeste de Buenos Aires. La nueva administración encaró importantes obras para mejorar y ampliar las instalaciones existentes y adecuarlas al creciente tránsito de pasajeros y tráfico comercial. En tal sentido, la empre-

Cabecera. *Uno de los relojes originales, colocado en el remate de la fachada, en 1896.*

Obra	Autor	Ubicación
Estación Terminal Once de Septiembre (1896) (Ensanche: 1907)	Juan J. Doyer GCBA. Ley N°3.346	Av. Pueyrredón entre Bartolomé Mitre y J. D. Perón, CABA.




FERRO CARRIL DEL OESTE

sa buscó que la arquitectura de su estación cabecera estuviera acorde a su pujanza y prosperidad.

El 1º de agosto de 1896 se inauguró el Edificio de Pasajeros, ubicado en la esquina de Mitre y Avenida Pueyrredón. De volumen compacto, el proyecto fue desarrollado por el arquitecto holandés Juan J. Doyer, quien diseñó sus frentes exteriores casi simétricos, con la inclusión de una marquesina sobre el acceso principal de la calle Mitre. Dos relojes fueron colocados en los remates de sus fachadas, uno de los cuales persiste; el otro fue removido en una reforma posterior. Internamente dispuso locales y despachos en tres niveles en torno a un patio central con cubierta vidriada a cuatro aguas. Originalmente, en la planta baja se encontraban la confitería, el despacho de equipaje, la sala de 1º clase, la peluquería y el telégrafo, entre otras dependencias.

La zona de detención de trenes fue techada mediante una estructura metálica con cerramiento de chapa y vidrio, hoy desmantelada. Esta cubierta permitía albergar cuatro formaciones de trenes, incluyendo los respectivos andenes para pasajeros y equipajes. La circulación de carruajes y tramways quedaba al descubierto, con acceso desde la Avenida Pueyrredón.

En julio de 1899 se inauguró la construcción para la Bolsa de Cereales, en la esquina de la entonces calle Perón y Avenida Pueyrredón, con características volumétricas y estilísticas afines al del Edificio de Pasajeros. Fue proyectada en planta baja y dos pisos altos con despachos y circulación anular balconeando en torno a un patio central cubierto por una atractiva cúpula vidriada. Sobre la fachada aún puede verse el alegórico busto de Mercurio, alusivo a la actividad original del inmueble.

Al poco tiempo, el incesante aumento de la actividad ferroviaria motivó la necesidad de una ampliación para las comodidades de la administración. Por tal motivo, para 1907, el arquitecto Doyer diseñó el entonces llamado Ensanche Edificio de Pasajeros. El nuevo cuerpo se levantó en el área que mediaba entre las construcciones de ambas esquinas, con la suficiente destreza como para lograr una notable unidad compositiva del conjunto. De mayor altura, se integró estética y funcionalmente a los existentes. Con estructura metálica y muros de mampostería, se planteó un cuerpo lineal desarrollado en planta baja y cuatro pisos. Internamente, las oficinas del primero al cuarto nivel fueron dispuestas a lo largo de un espacio central integrado, bordeado por corredores e iluminado mediante una claraboya corrida.

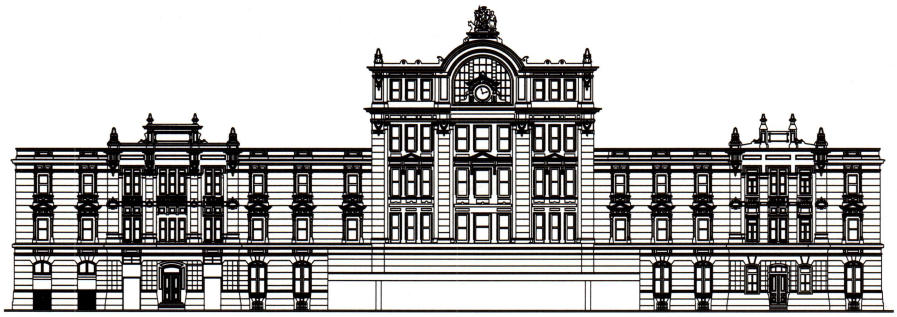
Volumen compacto. *Los frentes exteriores son casi simétricos. Se destaca la marquesina sobre el acceso principal de la calle Mitre.*

Conexión e intercambio. *Paradas de colectivos y taxis completan las opciones de comunicación planteadas en este nodo.*

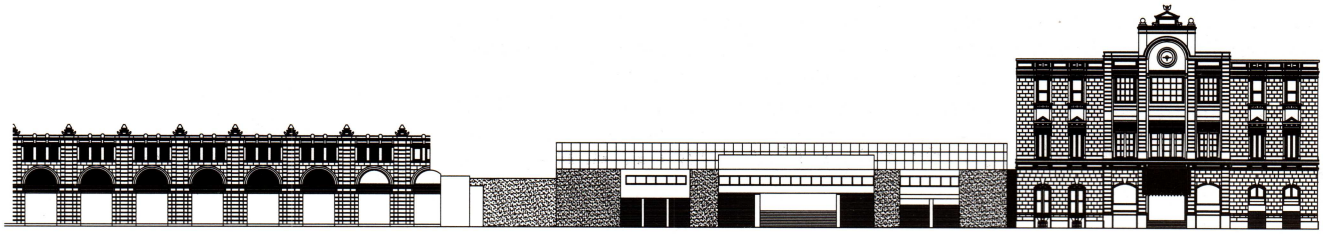
Vista. *Sobre Av. Pueyrredón.*

Vista. *Sobre Bartolomé Mitre.*

Linea 75
AV. PUEYRREDON
CONSULADO PARAGUAY
VIAMONTE Y CALLAO
TRIBUNALES
TEATRO COLON
SANTA FE Y Av JULIO
PZA. SAN MARTIN
EST. RETIRO
FUERA INGLESES
DE MALVINAS



0 10



CONSULADO GENERAL
DEL ESTADO
PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

Acceso principal. *Al edificio original se accede a través de un hall donde se destaca una escalera monumental, de mármol.*

Iluminación cenital. *Los espacios cubiertos reciben luz natural de las claraboyas traslúcidas.*

De origen inglés. *Las coloridas cerámicas esmaltadas revisten las paredes del edificio original. Se conservan en buen estado, aunque con faltantes.*

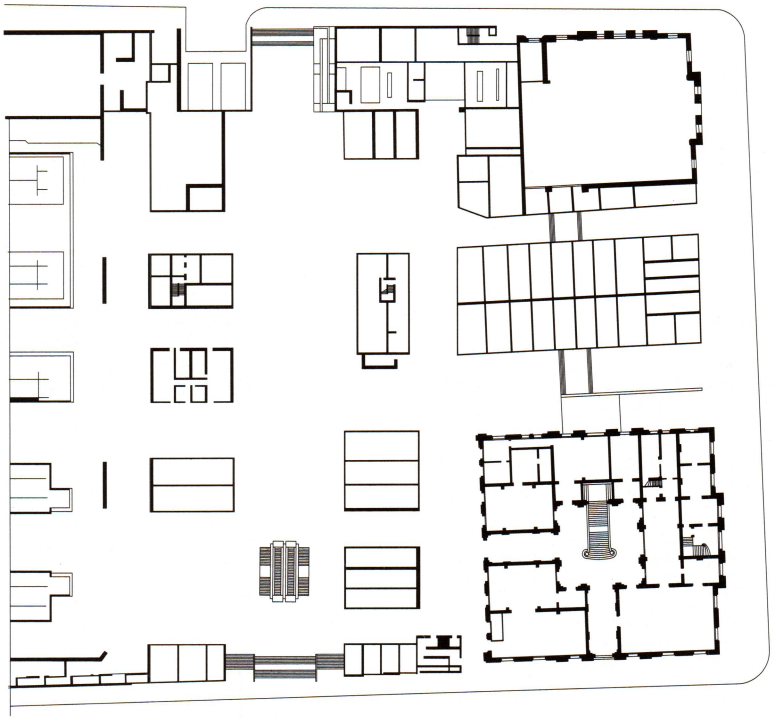
Planta. *General.*

El 1º de marzo de 1948 los ferrocarriles en la República Argentina, operados por capitales británicos, fueron transferidos al Estado Nacional. El 1º de enero de 1949, el Ferrocarril Oeste de Buenos Aires pasó a denominarse Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento. En 1951, la Estación Once de Septiembre fue renombrada como Estación 1º de Marzo, para volver a recuperar su calificación original el 29 de septiembre de 1955.

En 1972 tuvo lugar una significativa reforma, tanto edilicia como de infraestructura ferroviaria. Se desplazó el inicio de las vías férreas, se desmantelaron las coberturas metálicas sobre andenes de fines del siglo XIX, se demolió lo construido entre estos y los edificios sobre la Avenida Pueyrredón, y en su lugar se construyó un edificio receptor y derivador de pasajeros conformado por un hall distribuidor con comercios, en planta baja, y estacionamiento vehicular, en el subsuelo. El nuevo cuerpo edilicio fue techado mediante trece bóvedas parabólicas con chapa ondulada, en todo el ancho del terreno entre la calle Mitre y Perón. La obra no buscó armonizar con el lenguaje arquitectónico de las construcciones originales, hecho que es perceptible aún hoy.

En 1999, se concesionó la explotación, refacción y mantenimiento de la terminal a una firma de desarrollos comerciales, pero su incumplimiento devino en la rescisión y desalojo que recién tuvo lugar para el 2005. En los años 2006 y 2007, superados los escollos legales que impedían cualquier intervención, se encararon trabajos de recuperación para revertir las secuelas del acentuado deterioro del período sin mantenimiento.

En otro orden de cosas, dos circunstancias dramáticas de significativa trascendencia social y humana, se relacionan con la Estación de Once, la tragedia en la discoteca República de Cromañón, del 30 de diciembre de 2004, y el trágico choque ferroviario del 22 de febrero de 2012. Ambas han generado sectores de culto y memoria dentro e inmediatos a la estación, materializándose en santuarios y recordatorios con imágenes, leyendas, murales y diversos elementos para la reflexión.



0 10

En la Estación de Once conviven lenguajes arquitectónicos de diferentes épocas. El intercambio, la convivencia y la comunicación transcurren en el sector ferroviario contemporáneo, mientras el edificio de arquitectura ecléctica alberga otros usos.

En la actualidad, la terminal se nos presenta como la yuxtaposición del grupo de edificios hábilmente compuestos por Doyer, junto al sector contemporáneo construido en 1972, con las reformas y adecuaciones del 2007.

La construcción académica ha sobrevivido airosa como mojón urbano. El coronamiento de su fachada, con el grupo alegórico, el mástil, el frontón curvo y el clásico reloj, se destacan acentuando su condición emblemática. El edificio histórico se encuentra administrado por la ADIFSE (Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado) y en su interior desarrollan actividades numerosas instituciones, públicas y privadas, de diversa procedencia, como ser el Consulado General de Bolivia en Buenos Aires, la Federación Argentina de la Magistratura, múltiples organizaciones no gubernamentales y oficinas de particulares. A este conjunto se ingresa por el acceso principal original del antiguo Edificio de Pasajeros. De inmediato se encuentra el patio con la monumental escalera de mármol al primer piso. Sigue la sucesión de espacios cubiertos con iluminación cenital, los que se encadenan por corredores a varios niveles, conservándose el ambiente originalmente concebido. Las coloridas cerámicas esmaltadas de buena factura, de origen inglés, que revisten las paredes de estos pasos, se conservan dignas aunque con algunos faltantes. Las claraboyas traslúcidas y el balconeo entre pisos brindan claridad a la circulación que enhebra el conjunto.

El sector contemporáneo, de concepción netamente funcionalista, forma parte de un nodo de transbordo urbano donde se desarrolla la compleja realidad que interrelaciona el transporte público ferroviario, subterráneo y de autotransporte de superficie.

Conforme la ley 3.346, publicada en el BOCBA N° 3.352 del 01/02/2010, la Estación de Once fue catalogada junto con otras importantes terminales porteñas. Se la consideró merecedora del Nivel de Protección "Estructural" según el Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires, estipulando valor urbanístico singular, valor arquitectónico tipológico, de fachada y planta, y valor simbólico.

Circulación. *Los corredores se articulan y comunican en varios niveles, conservando el ambiente original.*

Lucernario. *Aporta luz natural al conjunto edilicio.*

Convivencia. *El cuerpo original y sus posteriores agregados conservaron una línea estética. No pasó lo mismo con la obra techada con 13 bóvedas parabólicas de chapa ondulada.*

Hoy, la Estación de Once es un conjunto edilicio que se expresa con lenguajes arquitectónicos de diferentes épocas y multiplicidad funcional, donde el intercambio, la convivencia y la comunicación transcurren en el sector ferroviario contemporáneo, mientras el edificio de arquitectura ecléctica alberga otros usos.

Bibliografía

Tartarini, Jorge D. Arquitectura Ferroviaria. Buenos Aires: Ediciones Colihue S.R.L, 2001.

Bernades, A. y Sergio Ruiz Díaz. La Red del Ferrocarril Oeste en la Ciudad de Buenos Aires. En: http://www.oocities.org/ferrocarrilesargentinoshoy/FCO.htm.

Comisión Nacional de Regulación del Transporte. El ferrocarril en el mundo y en la Argentina 1998-2006. En: http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/espanol/data/historia_data.htm

Planos

Arq. Agustina Galli, Santiago Falco

Fotos

Arq. Silvia Rickert

Monumento Histórico Nacional. Decreto Nº 12 / 2001. Forma parte del catálogo edilicio de la Ciudad Autónoma, con Protección Estructural.

MERCADO DE SAN TELMO
MEZCLA DE TEXTURAS Y RIQUEZA ORNAMENTAL

CRISTINA BEATRIZ MALFA

Erguido en el corazón del Casco Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, el Mercado de San Telmo ha servido y sigue sirviendo de abastecedor de alimentos a las familias de la zona. Durante dos centenares de años ha cumplido fielmente el rol asignado sin claudicar, introduciendo una dinámica significativa, a diferencia de otras áreas patrimoniales.

Fue diseñado por el arquitecto Juan A. Buschiazzo, y ha permitido con su impronta y a la vez humilde presencia mantener la rica heterogeneidad que caracteriza al barrio. El área de implantación nos remite a un imaginario de ciudad melancólica, residencia de miles de inmigrantes llegados desde lejanas tierras, con fuertes aromas provenientes de su gastronomía, variadas texturas y muchas ilusiones, que fueron uniendo los rasgos de nuestra identidad con su patrimonio cultural, generando una transculturación de gran impacto.

Además del Mercado de San Telmo, Buschiazzo planificó y diseño muchos Barrios de la Ciudad, además de hospitales, bancos, edificios religiosos, residencias, cementerios y mercados: como el del Spinetto, el Modelo, el Güemes y el Argentino (estos tres últimos ya demolidos).

La construcción del mercado data de 1897, época en que Buenos Aires iba incorporando destacados profesionales franceses e italianos, además de maestros constructores convocados a participar de los nuevos proyectos urbanos para festejar el Centenario de la Patria.

Ya para esos tiempos la Ciudad, inscripta en su trama y tejido original, había transformado su perfil colonial, y se iban insertando las formas de la arquitectura academicista europea, de moda, recortándose en el paisaje urbano hermosas mansardas y cúpulas. Asimismo, las corrientes migratorias europeas que llegaban a Bue-

Arquitectura utilitaria.
Con su fachada neorrenacentista, el Mercado aún resguarda en su interior el lenguaje funcional de la época.

Obra
Mercado de San Telmo (1897)

Autor
Juan A. Buschiazzo

Ubicación
Bolívar Nº 950/54/58/62. San Telmo. CABA.

MERCADO Sn TELMO

nos Aires principalmente desde Europa, fueron incrementando notablemente el número de habitantes. Las viejas despensas o almacenes locales ya no satisfacían las necesidades de abastecimiento de la población y así fueron surgiendo los mercados de alimentos, como importantes referentes barriales.

El proyecto de la apertura de la Avenida de Mayo hizo necesaria en 1895 la demolición del Mercado Modelo, ubicado en Plaza Lorea, situación que puso en evidencia la urgencia de multiplicar los centros de abastecimiento para los distintos barrios de la ciudad. En este marco, el Mercado de San Telmo fue construido a partir de una reglamentación que autorizaba edificar mercados municipales en lotes de propietarios particulares. Su construcción fue realizada por la empresa local Moliné Hermanos y encomendada por el empresario José A. Ocantos.

El Mercado fue declarado Monumento Histórico Nacional mediante Decreto Nº 12 / 2001 y a nivel local se encuentra dentro de la APH 1 (Area de Protección Histórica nº 1) formando parte del catálogo edilicio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ley 449/2000, con una protección edilicia estructural, siendo uno de los mercados públicos de valor patrimonial, aún en funcionamiento y que conserva condiciones de autenticidad.

Como casi la mayoría de los edificios de San Telmo, el mercado fue construido sobre la línea municipal, constituyendo un tejido cerrado y homogéneo en todo el perímetro. El edificio principal ocupa un cuarto de manzana con acceso por ochava. Edificado con gran solidez y calidad de su manufactura, avalaba el Esteticismo de la época.

El partido arquitectónico consta de planta principal y sótano con un total de 5.500 metros cuadrados cubiertos. Posee seis ingresos. El de la ochava de Bolívar y Carlos Calvo, enmarcado por dos columnas toscanas, fue el primer acceso al público y más tarde, en 1930, fue necesaria la apertura sobre la calles Defensa y Estados Unidos, conformando extensos corredores a cuyos lados se ubican los locales de venta de distintos rubros, con una clara circulación. La utilización de las nuevas tecnologías del vidrio y el hierro permitieron un diseño estructural modular que acompañaba y ornamentaba la organización y distribución del consumo.

Los ingresos de Carlos Calvo y Bolívar están diseñados con un gran arco de medio punto de doble altura y también están enmarcados con dos columnas de capiteles toscanos a cada lado y un singular remate donde se puede leer en destacada tipografía "Mercado de San Telmo"

Las circulaciones están trazadas a través de dos anchos pasillos que vinculan las calles Defensa y Estados Unidos. La pendiente de la calle Estados Unidos está materializada internamente por unos escalones y paralelamente por rampa.

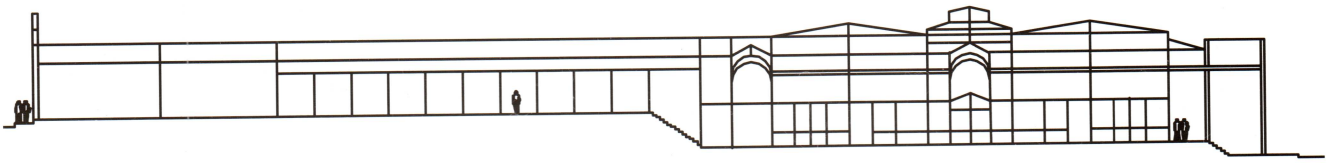
La altura de las fachadas alcanza los

Cerrado y homogéneo. *El Mercado fue construido sobre la línea municipal y ocupa casi un cuarto de la manzana.*

Entrada. *Sobre la calle Defensa, sencilla expresión a escala barrial.*

Espacialidad. *Lograda con un diseño estructural modulado con sutiles columnas.*

42
Verduleria-Frutas
55
ENVIOS: DOM. STA. E
Mercado San Telmo PUESTO



0 10

Lenguaje industrial. *Elementos prefabricados de hierro y vidrio otorgan amplitud y luminosidad.*

Corte. *Longitudinal.*

Planta. *General.*

diez metros de altura, acompañando el perfil casi uniforme de las edificaciones del área, guardando una relación directa con la estrechez de las calzadas que nos remite a los modos urbanos de la traza fundacional.

La cúpula central ortogonal posee dos niveles laterales vidriados en torno a su perímetro, al igual que en los demás sectores que lo cubren, permitiendo el ingreso de luz natural. Las columnas interiores son de acero con remaches a la vista y las vigas, también metálicas, están ornamentadas con hermosos motivos geométricos. Las cubiertas son de chapa ondulada a cuatro aguas cubriendo cuatro sectores del área principal.

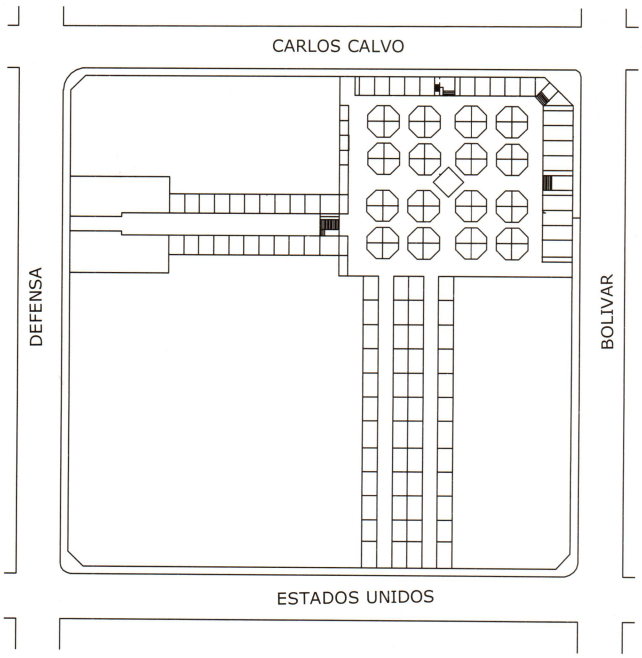
Los locales exteriores, alineados sobre sus fachadas, funcionaron en otra época como bares y billares. Muchos de los puestos internos aún continúan con los usos originales. Los rubros de carnes, frutas y verduras por lo general funcionan en el interior de la nave central y siguen comercializando productos al por menor.

El sótano, que ocupa toda la superficie del edificio principal, sirvió como depósito de mercaderías y también se utilizó en parte para instalar un sistema de cámaras climatizadoras, ya que muchas frutas y verduras llegaban desde Brasil sin madurar, siendo necesario procesarlas para lograr el debido punto para su consumo.

El exterior del mercado comunica simbólicamente los valores compositivos de la arquitectura académica, que difiere con su interior, que es netamente de diseño industrial, funcional a las actividades desarrolladas.

El lenguaje compositivo de la fachada se expresa como Neorrenacentista italiano, como manifestación de Modernidad de fines de siglo XIX, mientras que su interior es decididamente utilitario. La ornamentación aplicada, de geometrías simples, generalmente extraída de modelos de tratados y manuales europeos, fue modelada por constructores-artesanos provenientes de la inmigración, que con su bagaje cultural, experiencia y herramientas manuales, lograron una complementación estilística que enriqueció visualmente el ambiente urbano. Los cornisamentos escalonados en varias líneas están acompañados por dentículos y paneles de múltiples formatos.

Dos columnatas con capiteles toscanos dan la bienvenida a los vecinos y visitantes que acceden por la esquina de Bolívar y Carlos Calvo. Los almohadillados realizados símil piedra, resaltados con profundas



buñas, resaltan las luces y sombras a lo largo del día. El ritmo ornamental como forma básica de organización se manifiesta en una repetición modular en los arcos ciegos rebajados, que van recorriendo todo su contorno.

La fachada del acceso por calle Defensa se constituye mediante un eje de simetría con un remate semicircular y a modo de clave se destaca un mascarón de rasgos femeninos; y a cada lado del parapeto, resalta una doble balaustrada que se extiende hasta las medianeras lindantes.

El ambiente interior, apoyado estructuralmente en múltiples columnas esbeltas de hierro reticulado y vigas con forma de arcos de medio punto con decoración de tallos florales y elementos circulares geométricos, le proporcionan una dinamicidad espacial única. Los dos corredores circulatorios, con cubierta a dos aguas, están sostenidos por muros autoportantes con vigas triangulares ornamentadas con formas onduladas.

Los revestimientos pétreos, mármoles de Carrara y Roso Verona, pueden observarse en los mostradores en los puestos de venta. Los pisos originales de mosaicos calcáreos lisos han trascendido al tiempo y conservan las huellas del intenso uso dado a través del tiempo.

Desde finales del siglo XX, los mercados de alimentos sufrieron importantes cambios como consecuencia de las modificaciones de la agroindustria y su articulación con las políticas públicas.

Los puestos de antigüedades constituyen una de las curiosidades para los visitantes y turistas que contrasta con la venta de los productos alimenticios y le otorga la originalidad de su conformación actual.

Recorrer los pasillos del Mercado, detenerse a observar su compleja y variada estructura y su estilo implica viajar un poco en el tiempo, recordar su historia, el contexto de su conformación y la comprensión de la filosofía de una elite que quería para Buenos Aires un futuro de grandeza para sus habitantes.

Circulaciones. *A través de dos anchas calles interiores se vinculan las calles Defensa y Estados Unidos. La pendiente (sobre Estados Unidos) está materializada internamente por una escalera.*

Cúpula. *Posee dos niveles laterales vidriados en su perímetro.*

Hierro. *Las columnas interiores, con remaches a la vista y piezas ornamentadas con motivos geométricos.*

Bibliografía

Plan de Manejo del Casco Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. San Telmo Monserrat. Secretaria de Cultura. GCABA, 2005

Aslan, Joselecvich, Novoa, Saiegh y Santaló. Buenos Aires San Telmo 1580-1970. IPU Inventario de Patrimonio Urbano, 1992

Código Planeamiento Urbano- Secciones 5 (Zonificación de Distritos) y 10 (Protección Patrimonial)

Planos

Arq. Cristina Beatriz Malfa.

Fotos

Arq. Cristina Beatriz Malfa

Casas Patronales. Monumento Histórico Nacional. Decreto N° 339/1999. Bodega, sin declaratoria

BODEGA LA COLINA DE ORO
APOGEO DE LA INDUSTRIA VITIVINICOLA

ELIANA BORMIDA

Fundada en 1898, en Maipú, al Sur de la ciudad de Mendoza, La Colina de Oro, llamada más tarde Giol, se desarrolló a lo largo del siglo XX y testimonia el inicio y el apogeo de la primera industria vitivinícola. Llegó a ser el establecimiento vitivinícola más grande y uno de los más tecnificados del mundo, pero no superó la crisis y finalmente fue desarticulado y privatizado. Hoy se encuentra sin actividad productiva. Por sus significados históricos y sus valores arquitectónicos, este complejo bodeguero es un bien patrimonial de primer rango en el país.

La bodega, ampliada y modificada varias veces, no tiene declaratoria; sus dos casas patronales, en cambio, son Monumento Histórico Nacional (MHN Ley 25.002 / 98 y Dec. 339 / 99). El chalet Gargantini, sede del Museo Nacional del Vino y la Vendimia, tiene actividades culturales y turísticas; el otro, que perteneció a Giol, se encuentra cerrado. Aún no han sido restaurados ni puestos en valor.

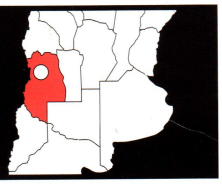
La bodega fue fundada por Juan Giol y Bautista Gargantini, italiano y suizo respectivamente. A partir de una pequeña finca, comenzaron la construcción de la bodega, que ya en 1910 había multiplicado diez veces su producción y anexado siete mil hectáreas de tierra. Su producto más reconocido era el vino común "Toro". Para las celebraciones del Centenario, La Colina de Oro llegó a ser la bodega más grande del mundo por su producción de 300.000 hectolitros. Para el proyecto del edificio fueron contratados el ingeniero italiano Antonio Genio y Felipe Balzarini. Ambos formaron parte del grupo de profesionales y técnicos peninsulares que desde los ferrocarriles, los puentes y caminos, la hidráulica y la edilicia, introdujeron en la región las novedades de la de la ingeniería, que entonces comenzaba a transformar el mundo.

Construcción histórica. *Un testimonio del primer modelo industrial que se desarrolló en Mendoza.*

Obra
Bodega La Colina de Oro y sus casas patronales (1898-1910)

Autores
Antonio Genio y Felipe Balzarini

Ubicación
Bodega Giol: Ozamis 1040 Maipú. Mendoza. Chalets: Ozamis 783, Maipú, Mendoza.



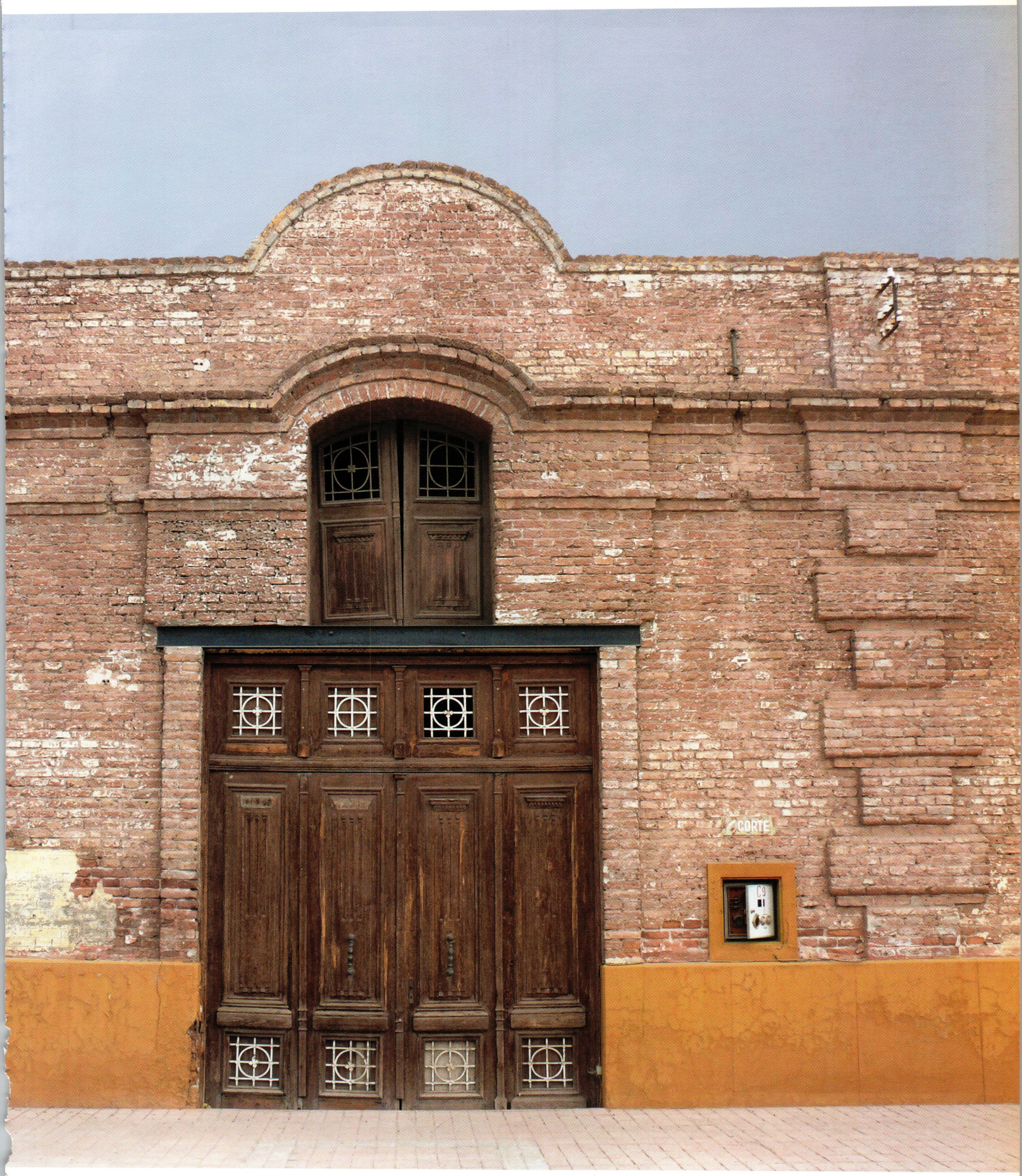

CORTE

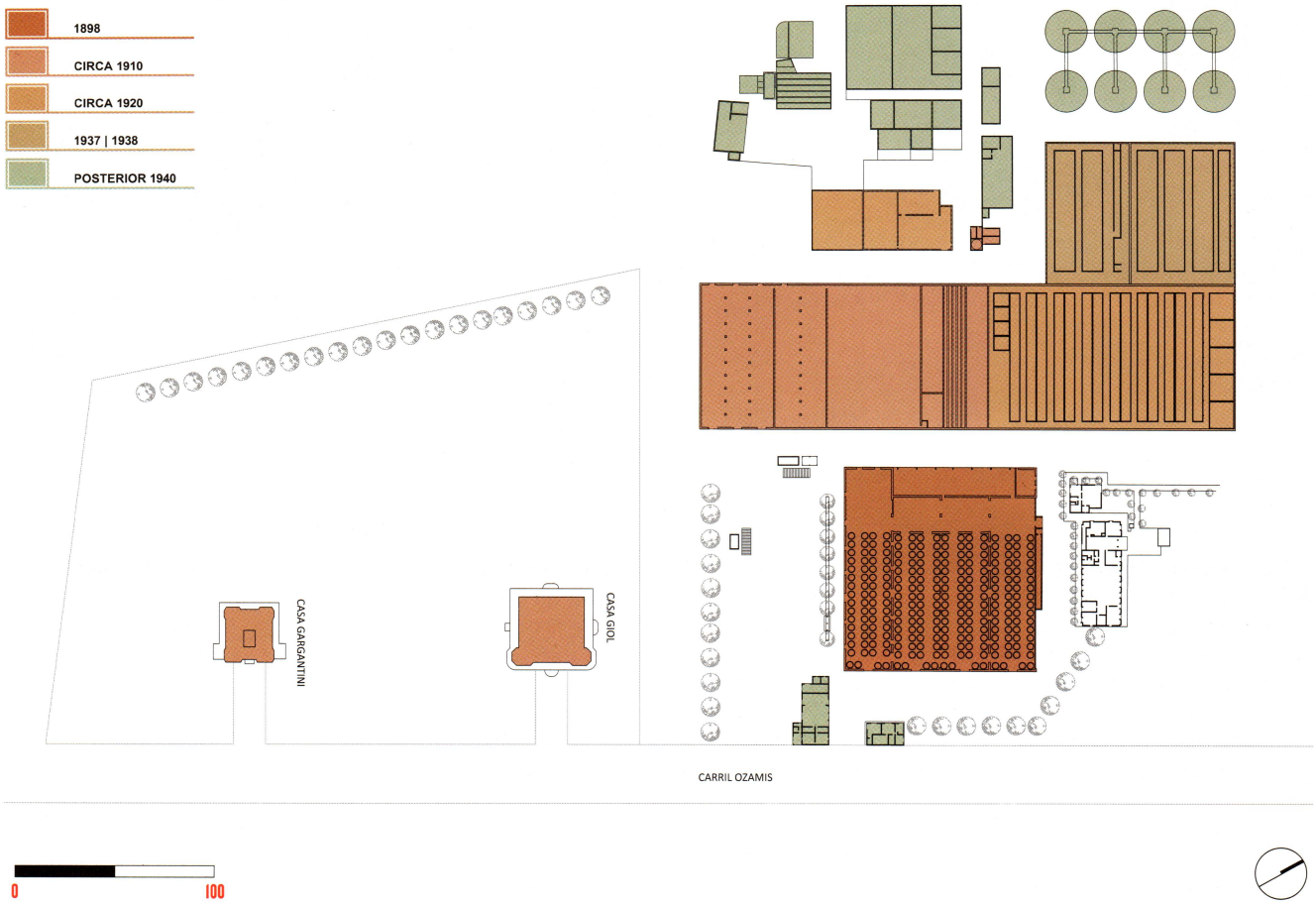
Foto de época. *El complejo bodeguero, en sus inicios.*

El trazado de la bodega, estricto y modular, fue un modelo innovador en Mendoza. El cuerpo original, de 1898, se dispuso frente a la calle, antecedido por la administración y rodeado por patios de trabajo. Ocupa una planta casi cuadrada de 74 x 78 metros, con la galería de lagares en el contrafrente y cuatro naves destinadas a la fermentación. Los muros originales eran de adobe, con refuerzos de ladrillo en vanos, pilastras y cornisas. Los cabeceros tenían frontón triangular, óculo central y vanos con arcos de medio punto. El interior del edificio mantiene el carácter y el equipamiento originales, con las cubas de roble de Nancy.

El sistema constructivo del techo es el rasgo más relevante, sostenido por cabriadas Polonceau. Las cubiertas a dos aguas combinan cañas, escuadrías de pino importadas y chapas acanaladas de hierro. Esta solución resultó mucho más conveniente que la tradicional torta de barro, tanto por su impermeabilidad como por su liviandad, importante atributo sismo resistente. Detrás de los lagares estaba el laboratorio; bajo amplias arquerías de ladrillo se guardaban las maquinarias de vinificación, y en el subsuelo, con temperatura más fresca y estable, se encuentran las cavas abovedadas de ladrillo, donde se conservaba el vino en toneles de roble.

Esta primera bodega se organizó con los criterios de una fábrica: con espacios funcionales zonificados para realizar tareas sistematizadas, aplicando los principios de orden e higiene de los establecimientos alimentarios modernos. Su concepto rector sirvió de base a una gran ampliación que se situó detrás del edificio original, enfrentada a los lagares existentes. Fue construida en dos etapas, la primera terminada en 1910 y la segunda diez años más tarde y consistió en un bloque regular de veinte naves paralelas, con una fachada continua de ciento ochenta metros de largo. Se realizó con mampostería de ladrillo y cemento y columnas con perfiles de acero, cuyo montaje en seco permitió atender las demandas de crecimiento acelerado. La vasija vinaria combinó cubas y toneles de roble francés con piletas de cemento armado. En los patios de vendimia y expedición se instalaron la báscula, un tanque elevado de agua con aeromotor y un gasómetro para generar fuerza motriz; también la sala de máquinas con sus calderas a vapor junto a la chime-

El establecimiento tuvo una clara vocación urbanizadora: se insertó en el naciente trazado de la zona, consolidándolo. Sus edificios establecieron una relación directa y frontal con el espacio público.



Planimetría. *Planta general del conjunto. Incluye la bodega y las casas patronales.*

nea de ladrillo, la tonelería, la destilería de alcoholes, varios depósitos y el escritorio o administración al frente. Poseía red de agua industrial y de agua potabilizada con sus propios filtros y también generadores para iluminación.

En vísperas del Centenario de Mayo, para la Exposición de Buenos Aires, la empresa encargó a la casa Fruhinsholz un tonel alegórico realizado en roble de Nancy, con ornamentación Art Nouveau, de 750 hectolitros de capacidad. Esta excepcional vasija, hoy parte del patrimonio mueble de la bodega, fue premiada como una de las mejores y más grandes del mundo.

De la misma manera grandiosa, la nueva arquitectura bodeguera expresaba en sus edificios la fe en el progreso que la industria naciente prometía asegurar a la burguesía argentina. Y si los edificios destinados a la producción se expresaron en esos altos niveles por su racionalidad, innovación y avances tecnológicos, fueron las casas patronales de estos pioneros del vino las que mejor demostraron, a través de su arquitectura pintoresca, ornamentada y confortable, la satisfacción de sus dueños de haber alcanzado

sus metas, cumplido sus esperanzas de progreso individual y de liderazgo social y concretado, en fin, sus sueños de "hacer la América". Pese al entusiasmo que revelan los proyectos de estas casas, apenas fueron habitadas por sus dueños. En 1911 la Sociedad se disolvió amigablemente; Gargantini retornó a su tierra natal y Giol, asociado al Banco Español del Río de la Plata, continuó al frente del establecimiento hasta 1914, regresando a su patria cuando tenía sólo 44 años. Ambos retomaron en Europa sus actividades, luego de dejar en Mendoza el testimonio de la primera fase exitosa de un modelo empresario liberal.

Las dos casas patronales de La Colina de Oro fueron diseñadas por el arquitecto Emmanuele Mignani y construidas por la empresa Ricardo Ciancio. Al romper con la tradición que integraba el espacio doméstico y el laboral, inauguraron un nuevo concepto de residencia patronal. Ambas casas están proyectadas en lenguaje ecléctico con elementos del Art Nouveau. La primera en construirse, para Juan Giol en 1908, tiene una sola planta centralizada y compacta rodeada de habitaciones. El frente se realza con un cuerpo macizo de muros ornamentados y dos torres que flanquean el ingreso principal.

La casa Gargantini, de 1910, tiene dos plantas y un carácter más imponente, aunque pintoresco, con una torre asimétrica y ornamentación neomedieval, barroca e islámica. Las formas son fantasiosas pero

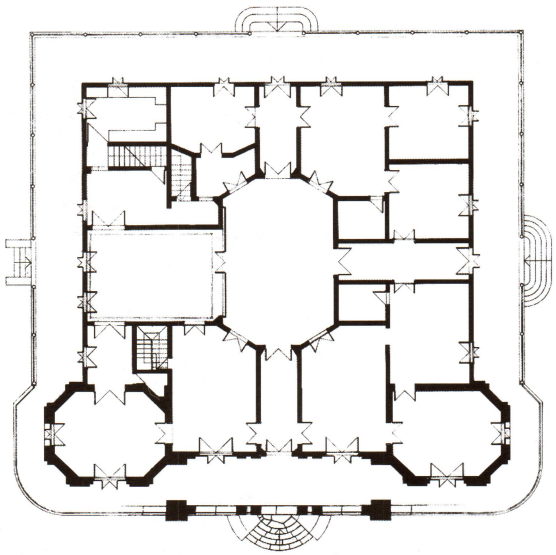
Casa patronal Giol. *El frente se realza volumétricamente como dos cuerpos macizos y una galería cenital.*

Pares de columnas. *Flanquean el ingreso principal, elevado sobre un podio escalonado.*

Detalle. *La decoración de la fachada responde al estilo de la casa, cargada de símbolos.*

Torre. *De estilo francés.*

Planta. *Baja.*



los acabados sencillos. El hall central, de doble altura, está coronado por una vidriera cenital y balcones. La vivienda posee interiores bien distribuidos, locales sanitarios y cocina con artefactos modernos. Posee calefacción central, agua potable y luz eléctrica provistos desde el mismo establecimiento. La construcción fue innovadora, de cemento armado y sidero ladrillo y entramado de mampostería con perfiles de hierro.

El establecimiento La Colina de Oro tuvo una clara vocación urbanizadora y se insertó en el naciente trazado de la zona, contribuyendo a consolidarlo. Los viñedos, la bodega y las casas patronales originaron un nuevo tipo de espacio vitivinícola de carácter social y productivo, emblemático de la época que incluía las casas de los contratistas de viñas y las viviendas obreras, así como las del personal jerárquico. Creó nuevas formas de vida, caracterizando el nacimiento de una era de progreso, bienestar y desarrollo urbano, y fue un polo que impulsó la instalación de otras actividades, valorizó las tierras y estimuló su loteo y venta. En 1908 el sector fue incorporado al área urbanizada de la villa cabecera, que se desarrolló sin perder nunca la presencia de los valores patrimoniales tangibles e intangibles legados por esta empresa y su comunidad.

Techo. *El sistema constructivo es relevante: está sostenido por cabreadas Polonceau, calculadas con finas barras de hierro. Las cubiertas a dos aguas combinan cañas, escuadrías de pino importadas y chapas acanaladas de hierro.*

Edificio original. *Se conservan los muros de adobe, con refuerzos de ladrillo en vanos, pilastras y cornisas y frontis.*

Bibliografía

Girini, Liliana. Las Bodegas del Centenario. Tesis doctoral, inédita.

Guaycochea de Onofri, Rosa T. Arquitectura de Mendoza y otros estudios. Mendoza, 2001.

Documentos de los seminarios de relevamiento y análisis de los Chalets Giol y Gargantini, realizados por la FAU-UM entre los años 1996 y 1998, dirigidos por especialistas de la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali, del Gobierno de Italia.

Planos

Arq. Verónica García Zamora

Plano de conjunto

Laia Reynals a partir de la planimetría esquemática de la Dra. Arq. Liliana Girini.

Fotos

Arq. Alejandro Grinberg

Monumento Histórico Nacional. Decreto Nº 999/1982.

CABLE CARRIL CHILECITO LA MEJICANA IMPONENTE TRANSPORTE EN ALTURA

LUIS ALFREDO ORECCHIA

La fundación de la Ciudad de Todos los Santos de la Nueva Rioja tuvo como objetivo posicionarse en las cercanías del cordón del Famatina. El pensamiento generalizado era la creación de un nuevo Potosí a partir de los yacimientos de oro y de plata, que ya habían sido explotados por los incas.

El Famatina, debido a sus riquezas mineras, estuvo siempre profundamente imbricado con la historia social y política de la provincia de La Rioja, para bien de pocos y para mal de muchos. Y aún hoy todavía sigue siendo un elemento clave en la provincia. Hacia fines del siglo XIX algunos empresarios ingleses convirtieron al Famatina en uno de los distritos mineros más importantes de la región. Del mismo se extraían oro, plata, cobre y plomo.

Dadas la importancia del yacimiento y su explotación, el Estado Nacional decidió encarar la construcción de un trazado ferroviario que uniese las localidades de Deán Funes y Chilecito. El ramal fue inaugurado en el mes de julio de 1899, posibilitándose así el transporte de los minerales en bruto hacia los puertos del litoral, donde eran sometidos a los procesos de refinamiento para posteriormente ser enviados al exterior.

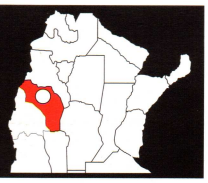
Una vez solucionado el transporte a los puertos quedaba otro limitante para la explotación, que consistía en el transporte de los minerales desde la bocamina hasta la estación de ferrocarril en Chilecito. En un principio, el transporte se efectuaba a lomo de mula a través de peligrosos senderos. Por este motivo, en los festejos realizados con ocasión de la llegada del ferrocarril, el doctor Joaquín Víctor González se refirió a la necesidad de continuar esa obra con la construcción de un cable carril que uniera la estación del ferrocarril con la mina La Mejicana.

De la estación a la mina. *El cable carril fue proyectado para salvar un desnivel de 3.500 metros, entre Chilecito y La Mejicana.*

Obra
Cable Carril Chilecito La Mejicana (1903 - 1904)

Autores
Adolf Bleichert y Co.

Ubicación
Chilecito, Provincia de La Rioja.



En 1901 el Congreso Nacional sancionó la Ley número 4208, que autorizaba su construcción. Muy rápidamente, en 1902, se realizó el llamado a licitación. Al mismo se presentaron empresas inglesas, estadounidenses, italianas y alemanas. Finalmente resultó seleccionada la firma Adolf Bleichert y Co, de Leipzig, en base a un presupuesto de 217.988 pesos oro. Sin embargo, ese monto fue posteriormente modificado a raíz de haber habido varios cambios en el proyecto original. El contrato fue firmado por el presidente Julio Argentino Roca el 31 de julio del año 1902. Y en febrero del año siguiente se iniciaron los trabajos.

Durante la construcción del cable carril trabajaron alrededor de 1.600 personas y se utilizaron 90 asnos para el transporte de alimentos y 600 mulas para el transporte de materiales de construcción. Las obras, finalmente, fueron concluidas en el mes de diciembre de 1905. Poco tiempo antes, en julio de 1904 se efectuó la inauguración de un primer tramo que llegaba hasta la estación número V.

Refiriéndonos a las características técnicas y de funcionamiento el Cable Carril a La Mejicana, se puede mencionar que tiene un trayecto de 34,3 kilómetros entre la Estación Chilecito, ubicada a 1.075 metros sobre el nivel del mar y la boca de la mina La Mejicana, a 4.603 metros sobre el nivel del mar. Esto implica que el cable carril debe salvar un desnivel de 3.528 metros. El recorrido consta de 9 estaciones unidas por 8 tramos de cable. Cada estación proveía la tracción hacia el tramo siguiente mediante motores a vapor alimentados a leña. Estos motores posteriormente fueron reemplazados por otros, de tecnología diesel.

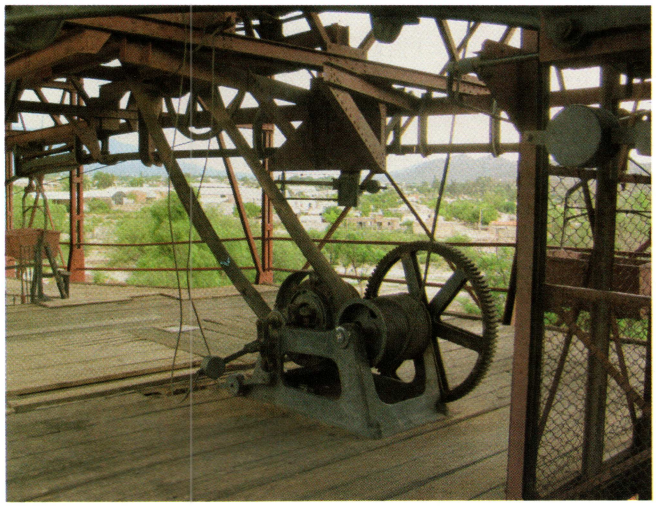
Los materiales eran transportados por vagonetas que tenían una capacitad de 0,3 metros cúbicos y una carga estimada en 500 kilogramos. El sistema contaba con 450 vagonetas que avanzaban separadas por unos 120 metros, y a una velocidad de 2,5 metros por segundo. Las vagonetas estaban colgadas de un cable de soporte de acero de 36 milímetros de diámetro y eran traccionadas por un cable tractor de 23 milímetros. El cable soporte estaba sostenido por torres a intervalos aproximadamente regulares entre cada estación. En total existen 262 torres con alturas que varían entre los 3 y los 56 metros.

También existían vagonetas especiales destinadas al transporte de agua, combustible y alimentos hacia las distintas estaciones. Asimismo, una vagoneta cerrada servía para el transporte de personas, y otra para el engrase de los cables con capacidad para un operario, el lubricante y una bomba manual para realizar la tarea a medida que se iba recorriendo el tramo.

En las estaciones, las vagonetas descansaban sobre cables fijos, y para ser puestas en movimiento un operario conocido como el "largador" debía tomar una vagoneta y empujarla hacia el lado de la salida de la estación, imprimiéndole paulatinamente una velocidad igual a la del cable tractor. En ese momento, se abría la mordaza de la vagoneta permitiendo la entrada del cable tractor. Al cerrarse nuevamente la mordaza, ésta quedaba fuertemente adherida al cable tractor, arrastrando la vagoneta hasta la estación próxima. Allí, a su vez, se volvía a repetir la misma operación pero, en este caso, a la inversa: el operario recibía la vagoneta, ésta se libraba automáticamente del cable tractor,

Sistema. *Cada estación proveía la tracción hacia el tramo siguiente mediante motores a vapor alimentados a leña, luego cambiados por motores diesel.*

Estructura. *Un sistema aceitado llevaba los minerales a lo largo de un recorrido de 34,4 kilómetros.*



Torres. *Sostenían el cable soporte y presentaban alturas variables, entre 3 y 56 metros.*

y era conducida por el operario hasta el otro extremo de la estación, entregándola nuevamente al "largador". Y así sucesivamente hasta que la vagoneta alcanzaba su destino, ya sea este la mina La Mejicana o la estación de Chilecito. Cabe mencionar que entre las estaciones número IV y V existe un túnel de 159 metros de largo, por cuyo interior pasa el cable. La comunicación entre las distintas estaciones se hacía a través de una de las primeras líneas de teléfono instaladas en Argentina.

Como el transporte de los minerales en bruto por tren hasta el litoral representaba un costo excesivo, por volumen y peso, Jaime Cibils Buxareo, radicado en la zona a fines del siglo XIX, decidió la construcción de un horno de fundición, para lo cual eligió la zona de Santa Florentina, justamente al pie de la sierra del Famatina, y a unos 12 kilómetros de la ciudad de Chilecito.

En 1905, la empresa inglesa Famatine Development Co., concesionaria del cable carril, construyó un ramal secundario de 800 metros entre la estación número II y el establecimiento de Santa Florentina. Allí se pueden ver aún las imponentes ruinas de lo que alguna vez fue el principal centro de fundición de minerales en la Argentina. El establecimiento llegó a ocupar a un millar de personas dedicadas al procesamiento del mineral. El auge de la

Vagonetas.
Funcionaban 450 y avanzaban separadas por 120 metros.

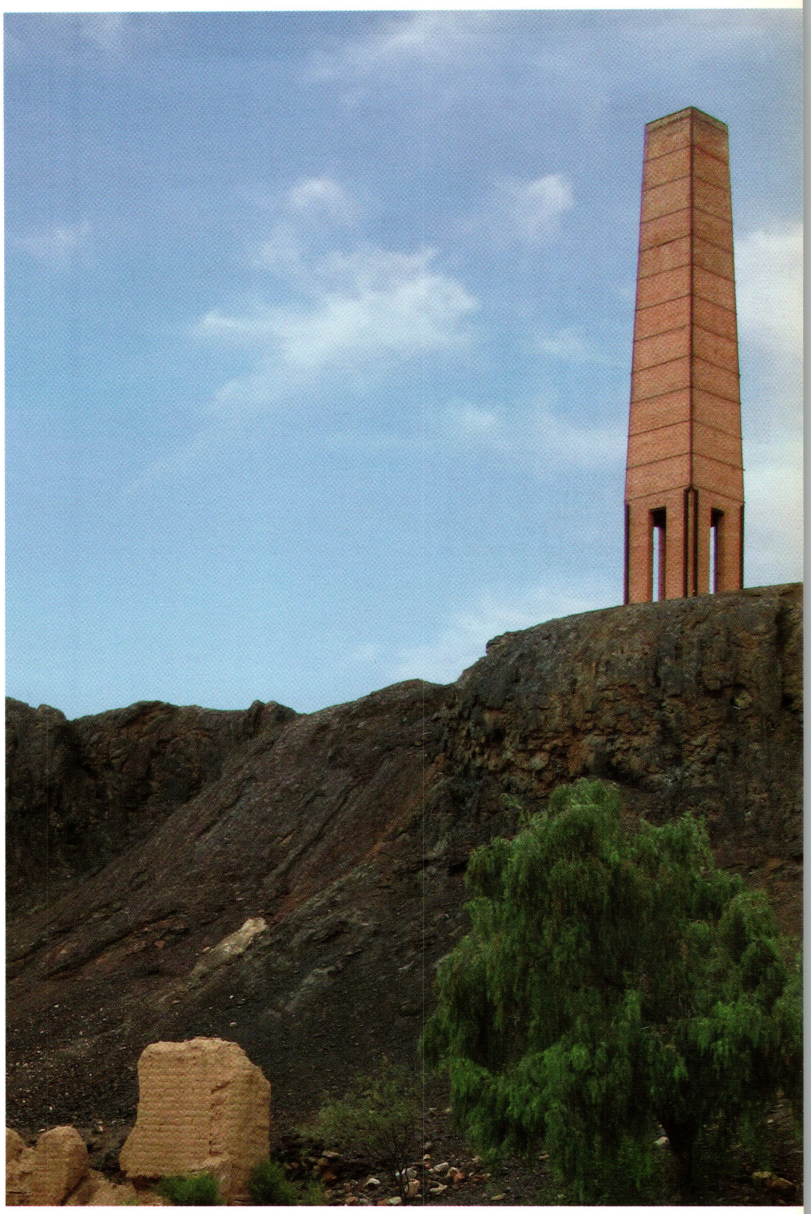
mina se fue extinguiendo con el inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914, como consecuencia de lo cual los ingleses se retiraron de la explotación. Posteriormente, otras empresas privadas continuaron con la explotación hasta el año 1926. Actualmente el yacimiento se encuentra abandonado, y el cable carril registra numerosos deterioros como consecuencia de la falta de mantenimiento y de depredaciones.

En cuanto a los valores patrimoniales, sobresalen las imponentes estructuras del Cable Carril La Mejicana, uno de los mayores del mundo tanto por la longitud del recorrido como por la diferencia de altura que salva. Siguen en pie como testimonio de una época en la que en Argentina surgían emprendimientos de gran envergadura para la explotación y generación de riquezas, de las que poco llegaba a los habitantes de la región. En ese esfuerzo se aunaban empresarios, en general extranjeros, e instituciones estatales que apoyaban el desarrollo.

Podemos estar en desacuerdo con el modelo social sobre el que se estaba conformando el país, pero los restos de lo que fue el emprendimiento de La Mejicana son testigo de la pujanza con que crecían, a principios del siglo XX, las actividades extractivas mineras, y al mismo tiempo testimonian la fragilidad de una economía basada en la producción primaria para servir a industrias de países desarrollados. Como testimonio de un pasado pujante, aunque contradictorio, de nuestro país, el Cable Carril Chilecito-La Mejicana fue declarado por Decreto nº 999 de 1982 Monumento Histórico Nacional. Sin embargo, de concretarse la explotación mega minera del Famatina, gran parte de este patrimonio corre el riesgo de ser destruido junto con el cerro y los restos arqueológicos inkas que encierra, para dejar un gran hueco y una incontrolable contaminación de las aguas que riegan los cultivos y abastecen a la población del valle.

Bibliografía

Viteau, Pablo. Informe sobre el estado



Rueda de repuesto.
Elemento portante diseñado como parte integral del sistema.

Horno de Fundición.
En la zona de Santa Florentina, al pie de la sierra del Famatina.

de la minería en Famatina y Guandacol. Editorial Oficina Meteorológica Argentina, 1910.

Lannefors, M.A. y Sven Wassman. Sobre la minería del cobre de Famatina y el establecimiento metalúrgico de Danta Florentina. Editorial Ministerio de Agricultura de la Nación, 1926.

Dirección de Minas y Geología. Informe sobre la situación de la minera desde 1854 a 1939. Ministerio de Hacienda y Obras Públicas. 1940.

De la Fuente, Francisco Efrain. Manual de Historia y Geografía de La Rioja. A.A.V.V. Reseña Minera. Compañía Editorial Riojana, 1960.

Fotos
Arq. Luis Alfredo Orecchia

Monumento Histórico Nacional. Resolución Nº 549/1986 del Ministerio de Educación y Justicia de la Nación. Declarada Patrimonio Cultural Provincial. Ley Nº 6806/2011.

ESTACION RESISTENCIA LA TERMINAL FRANCESA

LINDA ROSA JOSEFINA PESO

El antecedente de la ciudad de Resistencia fue la Reducción de San Fernando del Río Negro, fundada en 1750, despoblada en 1767 tras la expulsión de los jesuitas de América y destruida poco después. Luego de un siglo, los misioneros del convento de San Francisco de Corrientes encontraron en la selva los restos de San Fernando y cerca de ese lugar fundaron la reducción de San Buenaventura del Monte Alto. El 31 de enero de 1872, a poco de la finalización de la guerra de la Triple Alianza, fue creado el Territorio Nacional del Chaco, cuyas autoridades eran un gobernador, un juez de paz y una comisión municipal. El presidente Domingo Faustino Sarmiento, a través de un decreto del 5 de febrero de 1872, nombró como primer Gobernador del Chaco al General Julio de Vedia, jefe en ese momento de las fuerzas argentinas en el Paraguay. Para la misma época, el coronel José María Avalos se instaló en el paraje San Fernando. Allí, en cercanías de las ruinas de la reducción, levantó su casa y sus obrajes y poco tiempo después se formó una pequeña colonia de obrajeros y comerciantes de distintos orígenes.

Durante la presidencia de Avellaneda (1874-1880) se ordenaron las acciones para hacer el reconocimiento del terreno y determinar el lugar donde se ubicaría la capital del Territorio. Las condiciones del terreno con espesa selva y numerosos arroyos y lagunas hicieron difícil el replanteo. Es en este tiempo donde surgieron muchos relatos de hechos provocados por los malones indígenas donde se nombraba frecuentemente a la "resistencia", describiendo el lugar en que se refugiaron los colonos. Por esta razón se decidió dar el nombre de Resistencia a la nueva colonia mensurada.

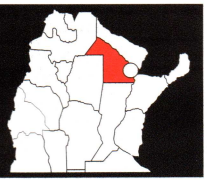
La segunda etapa de la población se inició con la llegada de los primeros

Protagonista puntual. *El reloj original, único ornamento de la fachada, se eleva en el hastial y enfatiza la simetría de la composición.*

Obra
Estación Francesa Resistencia. (1907)

Autor
Desconocido

Ubicación
Av. Sarmiento y Av. Laprida, López y Planes y Sargento Cabral. Resistencia, Pcia. del Chaco.



inmigrantes al Chaco, que arribaron al puerto de San Fernando el 27 de enero de 1878, fecha que hoy se toma como la de la fundación de la colonia Resistencia. Eran aproximadamente 250 personas. Los inmigrantes siguieron llegando y ya hacia 1881 Resistencia contaba con un total de 875 habitantes, entre familias inmigrantes y criollas. La primera producción agrícola era de maní, tártago, tabaco, caña de azúcar, maíz, mandioca, porotos, papa y batata. Sin embargo, la falta de medios de transporte adecuados reducía las posibilidades productivas. A principios del siglo XX se inició el cultivo del algodón, lo que generó la afluencia del bracero criollo. Por otro lado, la explotación industrial del taño hizo posible la ocupación de los territorios del Norte, requiriéndose además el trazado de vías férreas para el transporte de los productos, principalmente el taño y la madera, para su posterior colocación en los puertos centrales del país.

La Compagine Francaise des Chemins de Fer de la Province de Santa Fe fue la primera empresa de origen francés establecida en el país. Dedicado al negocio del ferrocarril, el grupo de inversores que conformaba la compañía tenía como miembros principales al Banque de Paris et des Pays Bas y a la Compagnie des Constructions Mechaniques de Fives Lille, combinado por un lado capitales franceses vinculados a movimientos e inversiones financieras y por otro, una empresa con aplicación de capitales en forma directa en el rubro ferroviario, metalúrgico y de maquinaria para las industria azucarera y de destilería. Las líneas de la compañía ampliaron su recorrido entre Santa Fe y Rosario, hacia Córdoba y hacia el Chaco santafecino inaugurándose en el año 1892 la estación La Sabana. Posteriormente, en el año 1907, el trazado se ampliaría hasta Resistencia y su puerto en Barranqueras.

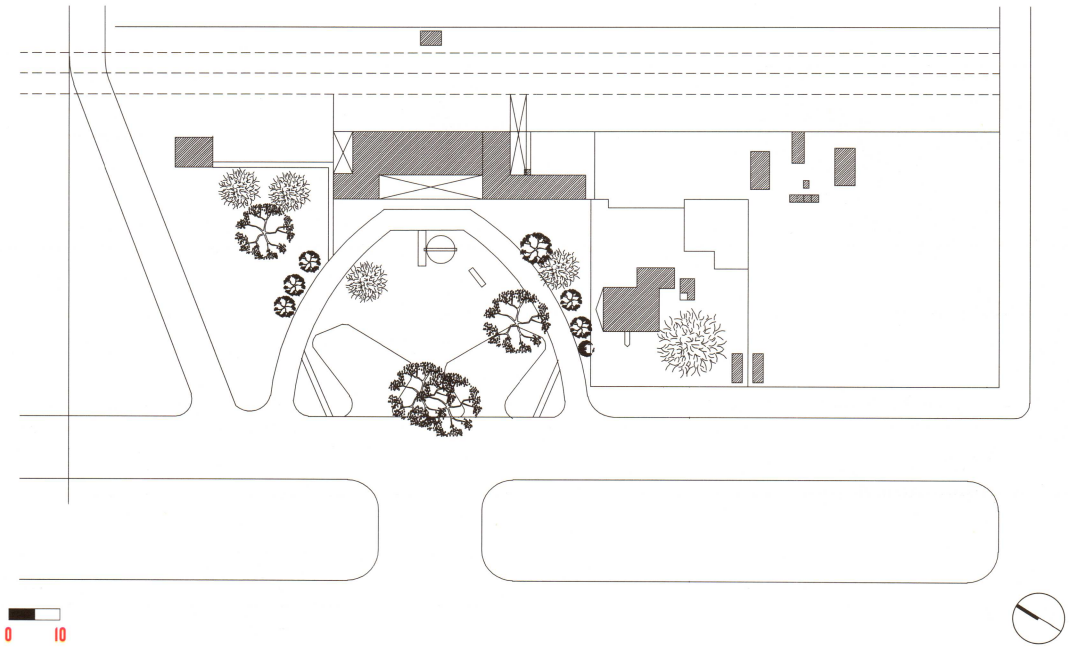
La estación Resistencia, por estar localizada en la capital del Territorio, recibió un tratamiento especial. Al propio edificio ferroviario se le sumaron depósitos, oficinas, construcciones de infraestructura y viviendas para operarios y personal administrativo. La cercanía de la fábrica de tanino La Francia Argentina, y sus dependencias en Resistencia, constituyeron un sector poblado con características edilicias peculiares, a las que se fueron sumando en su entorno edificios comerciales y de servicios ligados a la actividad ferroviaria que constituyen hasta hoy un conjunto significativo de Resistencia.

Rodeado por espacios abiertos, donde

Construcción. *Se utilizaron materiales simples: mampostería de ladrillos y estructura de madera y cubierta de chapa.*

Galería de ingreso.
Con columnas de hierro fundido.

Planta. *General.*



se destacan las especies foráneas plantadas a principios del siglo XX y que hoy poseen un gran porte, el edificio de la estación tiene dos plantas, con galerías hacia ambos lados. En la planta baja se ubicaba el salón de espera y venta de pasajes; en la planta alta, ocho salones administrativos, y oficinas. Sobre el eje central de la construcción, un tímpano triangular, con pilastras que enmarcan el reloj original, se eleva a la altura del tejado y enfatiza la simetría de la composición. Hacia ambos lados, los extremos superiores del edificio rematan con torrecillas esquineras. La construcción es de mampostería de ladrillos cerámicos, con la estructura de la cubierta en madera; las columnas de las galerías son de hierro fundido. La fachada está revocada en símil piedra París, con la única ornamentación concentrada en las torrecillas esquineras y en el tímpano que alberga el reloj. En su interior se conservan algunos muebles antiguos como escritorios y vitrinas y otros elementos como paragüeros y relojes.

El predio donde se ubica la estación es de tres manzanas y no ha sido subdividido, aunque se ve fuertemente amenazado por la especulación inmobiliaria. La activa participación de los vecinos ha impedido cambios y construcciones, y se pudo mantener lo que queda del espacio libre circundante del monumento patrimonial. Lo que no pudo frenarse, a pesar de una larga lucha para poder hacerlo, fue la construcción en 2007 de un grupo de oficinas destinadas a juzgados, pertenecientes al poder Judicial de la Provincia, que se levanta en la intersección de las avenidas Sarmiento y Laprida, y que han roto con la escala y significación del entorno del monumento nacional. Actualmente funciona en el lugar el Museo de Ciencias Naturales Augusto Gustavo Schulz, único en su tipología en la provincia del Chaco. La Ex Estación Francesa fue declarada Monumento Histórico Nacional por Resolución Nº 549/86 del Ministerio de Educación y Justicia de la

Interior. *Un reloj de época, en el bajo escalera de la estación.*

Edificio original. *Alberga el salón de venta de pasajes y la sala de espera.*

Fachada lateral. *Se destaca el frontis con fuertes cornisas.*

Nación y declarada Patrimonio Cultural Provincial por Ley Nº 6806/2011. Se hicieron intervenciones para reparación de techos y desagües en el año 2005 a través de la Dirección Nacional de Arquitectura.

Bibliografía

Gutiérrez, R. y Linda Peso. El Patrimonio Arquitectónico de los Argentinos. Tomo 2.

Gutiérrez, Ramón. Arquitectura y Urbanismo en Latinoamérica. Manual Arte Cátedra. 1983.

Banco De La Nación Argentina - Acción, presencia y testimonio en la construcción del país. Tomo 1. Fundación Banco Nación, 1983

Planos
Arq. Mariela Pérez

Fotos
Carlos Leguizamón

Monumento Histórico Nacional. Decreto 349/1999.

PUENTE TRANSBORDADOR NICOLAS AVELLANEDA EL UNICO DE AMERICA

ROXANA GONZALEZ, ADRIANA ESTEVEZ Y GRACIELA FUENTES

En los siglos XIX y XX se construyeron los puentes transbordadores en las ciudades portuarias que integraron el sistema económico con predominio inglés, constituyendo una valiosa tipología de la ingeniería de la Revolución Industrial.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el hierro era considerado como el más poderoso símbolo del progreso de la historia; con él se construían máquinas, barcos, ferrocarriles, cubiertas, torres como la Eiffel, salas de exposiciones y nuevos puentes, cada vez más esbeltos y audaces.

Dentro de estas construcciones, los puentes transbordadores son una forma diferente de resolver el conflicto que plantean dos corrientes de tráfico incompatibles: una, la de vehículos entre dos orillas situadas a poca altura sobre el agua; otra, la de barcos en el río o ría a salvar.

El primer puente trasbordador fue diseñado por el español Alberto Palacio, quien llevó a cabo la construcción junto con Ferdinand Arnodin; por ello, ambos son considerados inventores de este modelo. Consiste en una viga fija, situada a la altura requerida, de la cual cuelga (generalmente mediante cables) una plataforma móvil que transporta vehículos de una orilla a otra; con esta solución se puede llegar a luces iguales a los puentes colgantes, por cuanto no se plantean problemas en la estructura fija.

La vulnerabilidad de este tipo de construcciones y la facilidad para su desmontaje, su interés estratégico en los períodos de conflicto bélico, unidas a una carrera generalizada por el aprovechamiento de su suelo edificable en épocas de paz fueron razones para su desaparición. Así, los puentes transbordadores pasaron rápidamente de moda: desde 1916 no se ha vuelto a construir ninguno.

De los veinte construidos en el mundo

Lenguaje industrial. *Hierro y vigas para el único transbordador de Latinoamérica, que une el barrio de la Boca con la isla Maciel.*

Obra	Autor	Ubicación
Puente Transbordador (Proyecto: 1908) (Inauguración: 1914)	Santiago Podestá	Avenidas Pedro de Mendoza y Almirante Brown, CABA.

PUENTE TRANSBORDADOR NICOLAS AVELLANEDA

actualmente sólo quedan ocho: el Puente del Martou en Rochefort (1890, Francia), el Puente Vizcaya (1893, España), el de Newport (diseñado por Armodín, 1906, Gales), el de Osten-Hemoor (1909, Alemania), el de Middlesbrough (1911, Inglaterra), el Puente Trasbordador Rendbourg (1913, Alemania), el Puente Trasbordador Nicolás Avellaneda (1914, Argentina) y el de Warrington (1916, Inglaterra).

Consideración especial merece el Puente de Vizcaya, concebido, diseñado y construido por iniciativa privada entre 1887 y 1893, que une las márgenes de la ría del Nervión en Vizcaya, España, el primero en su tipología en el mundo. El 13 de julio de 2006 fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco, luego de ser elegido entre un total de 37 candidaturas. La Unesco lo considera una de las más destacadas obras de arquitectura en hierro de la Revolución Industrial.

En cuanto al Puente Trasbordador Nicolás Avellaneda, el 25 de septiembre de 1908 la Provincia de Buenos Aires, a través de un decreto, autoriza a Ferrocarril del Sur a construir un puente para unir peatonal y vehicularmente la Boca (ciudad de Buenos Aires), en la intersección de las Avenidas Pedro de Mendoza y Almirante Brown, con la Isla Maciel (Avellaneda, Provincia de Buenos Aires), en la intersección de la calle Montaña y la Ribera del Riachuelo. Nace así el Trasbordador,

Dos riberas. *Se unen ambas márgenes del Riachuelo, dos partes de una misma estructura urbana continua, cortada por el río.*

Plataforma transbordadora. *Cuelga de un corazón rígido suspendido de un carro superior traccionado por cable y poleas.*

Estructura. *De acero proveniente de Inglaterra. El armado se realizó en Buenos Aires.*

Potencia. *Transportaba peatones, carros, vehículos y hasta tranvías, en solo cuatro minutos.*

Hito urbano. *Pintoresco y cotidiano, promueve la conectividad a escala barrial.*

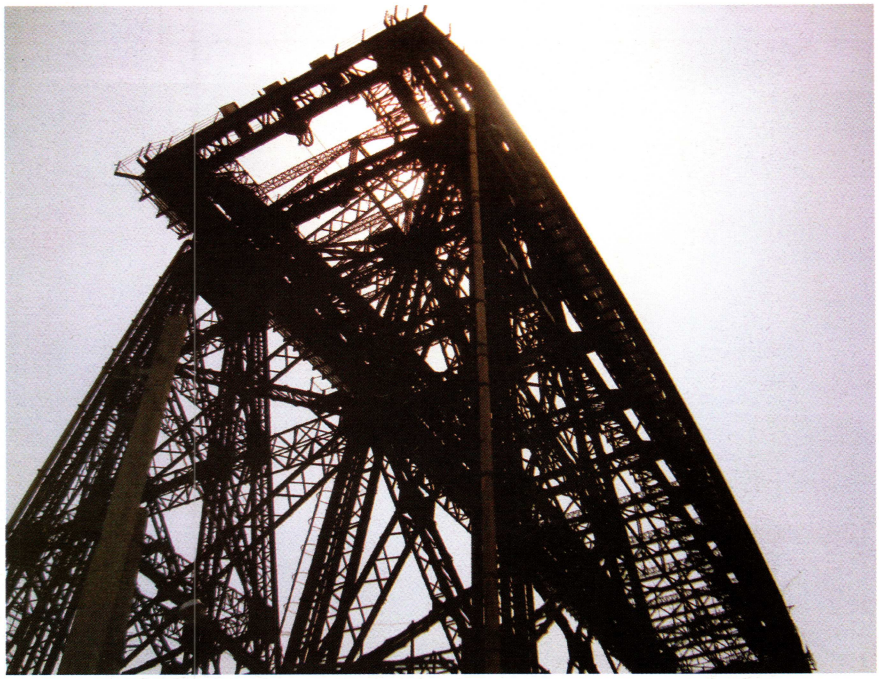
construido por la dirección de Navegación Puerto y donado a la Nación por el Ferrocarril del Sud. Fue inaugurado el 31 de mayo de 1914 y es el único exponente de su tipo en América.

El trasbordador da conectividad a escala barrial, pintoresca, doméstica y cotidiana; fue pensado para unir dos riberas, con afluencia de trabajadores y familias que habitaban ambas márgenes, con los astilleros, saladeros, jabonerías, aserraderos, frigoríficos. Es un hito urbano representativo del área sur de Buenos Aires y un destacado testimonio de la ciudad de principios del siglo XX.

En 1960 fue desactivado y en 1994, tras haberse ordenado su desarme para vender como chatarra, los vecinos, junto con los legisladores, impidieron su desaparición.

Fue fabricado con una estructura de acero traído de Inglaterra desde la Earl of Dudley Steel y armado en Buenos Aires como si fuera un mecano, con la técnica de uniones mediante roblones (remaches de gran tamaño).

Su altura es de cincuenta y dos metros, el ancho de las columnas es de veintisiete metros, están apoyadas en ocho cilindros de hormigón de cuatro metros de diámetro, un espesor de 90 cm y veinticuatro metros de profundidad, ancladas sobre una superficie de arena amarilla, fina y limpia. Las dos vigas principales, conformadas por viguetas reticuladas constituidas a su vez por perfiles metálicos, descansan sobre las columnas por medio de apoyos simples. La separación de las columnas es de setenta y siete metros con cincuenta centímetros, tramo libre que se deja para la navegación. La plataforma transbordadora, de ocho metros por doce soporta cincuenta toneladas de peso y cuelga de un armazón rígido suspendido de un carro superior traccionado por un sistema de cables y poleas. Podía operarse desde la casilla de la sala de máquinas o desde un puesto de control en la plataforma. Transportaba peatones, carros, vehículos y tranvías en un tiempo de cuatro minutos.



Condiciones. *Un estudio estructural indica que, a pesar del abandono, los elementos estructurales admitirían una refuncionalización.*

Un estudio indica que, a pesar de los cincuenta años de abandono, los elementos estructurales se encuentran en buenas condiciones, haciendo posible su refuncionalización. El transbordador está construido en acero soldable y la oxidación que presenta es superficial. No se detectan roblones descalzados. La mayor intervención implicaría reemplazos en la planta motriz, el sistema de traslación y los sistemas de comando.

La pintura negra protectora original ha desaparecido casi en su totalidad, dejando el hierro expuesto a la humedad, principal verdugo de estas estructuras.

La corrosión que presenta no ha generado un daño que evidencie riesgos de inestabilidad. La razón fundamental por la que no está en riesgo la integridad del puente es la considerable sección de los perfiles de hierro estructurales, que siguen cumpliendo la función para la que fueron calculados. En las estructuras secundarias, como las pasarelas, el grado de deterioro es mayor.

El sistema de movilidad de la plataforma se encuentra desactivado y con faltantes, sobre todo de la maquinaria de tracción, aunque los engranajes están en perfecto estado de conservación.

Presenta, además, deterioros generados por malas decisiones de uso, cuyos principales exponentes son las dos canalizaciones de gas que utilizan como soporte al pórtico del puente. Estos elementos no implican una lesión importante; el principal deterioro es el generado por el impacto visual que tienen en la estructura original.

El Riachuelo es un agente de agresión por su elevado nivel de contaminación, y fundamentalmente afecta las bases del puente que se encuentran sumergidas. Las aguas servidas y todas las sustancias que componen la contaminación de fondo pueden resultar muy agresivas para los ocho cilindros de mampostería que se hincan en el lecho fluvial y que en condiciones normales no deberían ser afectados por el contacto con el agua.

En 1995 el Transbordador fue declarado Sitio de Interés Cultural, y en 1999 fue declarado Monumento Histórico Nacional.

De ponerlo en funcionamiento, se convertiría en un hito histórico y urbano, marcando el fin de un proceso de urbanización producido por el desorden y la especulación. Este hecho sería el comienzo de una transformación para revalorizar y proteger el paisaje natural y urbano, sumado a la integración de la naturaleza y el medio construido del paisaje de la Cuenca Matanza Riachuelo.

Para que este cambio se produzca es necesario que desde las instituciones, la comunidad educativa y las industrias, junto con la comuna, se desarrolle una planificación sustentable, convocando así no solo la atracción turística y al medio de transporte para los vecinos de La Boca y de la Isla Maciel, sino el desarrollo urbano global del área metropolitana.

Plataforma. *Soporta 50 toneladas y cuelga de un armazón rígido. El sistema de movilidad está desactivado y con faltantes.*

Bibliografía

Torassa Antonio A. El partido de Avellaneda. 1580-1862. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 1940.

Fernandez Larrain, Federico. Dock Sud : Un sentimiento. Imprenta Municipal de Avellaneda, 1991.

Fernandez Larrain, Federico. Avellaneda. Reseña y análisis. 1580-1980. Editora e Impresora La Ciudad, 1986.

Varela, Rudy. La época rústica en Avellaneda y Lanas. Buenos Aires. Diario Clarin. AGEA, 2000.

Varela, Rudy. Cuadro de antecedentes del partido de Avellaneda. Imprenta Municipal de Avellaneda, 1985.

Fotos

Ing. Estanislao Martínez

Agradecimientos

Karina González, Andrea Alamino y Arq. María Descole

Monumento Histórico Nacional. Decreto 262/1997. Protección Ciudad de Buenos Aires: Nivel de Protección Estructural. Ley Firme.

ESTACION TERMINAL RETIRO LA TECNOLOGIA AL SERVICIO DEL PROGRESO

ANDREA MORELLO Y GRACIELA AGUILAR

Constituyéndose en una de las puertas de acceso a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Terminal Retiro del Ferrocarril Mitre representa la epopeya del ferrocarril, como hecho singular de la Revolución Industrial; simboliza el triunfo de la mecanización que logra vencer distancias y dominar espacio y tiempo, transformándose en el testimonio de la cultura emergente del Positivismo y el Liberalismo. Más allá de sus notables valores arquitectónicos y constructivos, es un extraordinario documento ideológico y cultural, un testimonio vivo del hacer y del pensar el mundo y las relaciones entre las naciones.

Hacia el Norte de la Ciudad de Buenos Aires comenzaron a configurarse los primeros crecimientos entre los años 1694 y 1735, observándose allí la Quinta de los Robles, denominada El Retiro, dando forma a un tejido urbano de dirección diagonal originado por las chacras preexistentes.

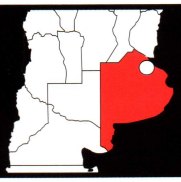
En el año 1772 se instaló en la zona la Batería para la Escuela de Práctica de Artillería, y en 1801 se construyó la Plaza de Toros, escenario de acontecimientos durante las invasiones inglesas, demolida en el año 1819 para dar lugar a los Cuarteles del Retiro. Los terrenos se convirtieron en el Campo de la Gloria, un paseo público, luego denominado Plaza de Marte.

La aparición de Puerto Madero en 1897 fue la gran transformación del área, sobre las tierras ganadas al río, con la localización del Hotel de Inmigrantes y la Dársena Norte como lugar de desembarco.

La Estación Terminal Retiro perteneció en origen al Ferrocarril Central Argentino. Luego de su nacionalización pasó a conformar el sistema del Ferrocarril General Mitre. La Estación Terminal del Ferrocarril Central Argentino se inauguró en 1908, integrando los ferrocarriles: del Norte, de Buenos Aires y Rosario y Central Argenti-

Hall principal. *Estética de estilo Eduardiano. Se evidencia la estructura de hierro en la parte superior.*

Obra	Autores	Ubicación
Estación Terminal Retiro, ex Ferrocarril Central Argentino. (1909-1915)	Eustace Lauriston Conder, Roger Conder, Frances Farmer, Sidney G. Follet.	Av. José María Ramos Mejía 1340/42, CABA.



Subte
Retiro
Subte
Retiro
para ti
Diarios
Revistas
AL SERVICIO
DE LA COMUNI

no (Ferrocarril Gral. Bme. Mitre). En 1912 se completó la consolidación del centro de trasbordo con la construcción de la estación de la línea Central Córdoba (Gral. Belgrano) y la estación del Ferrocarril al Pacífico (San Martín); completando el sistema ferrocarril-puerto, esquema básico de la economía agroexportadora argentina.

La riqueza ambiental del área se aseguró hacia fines del siglo XIX, cuando en torno a la barranca, denominada entonces Plaza San Martín, surgieron la residencia Anchorena (Palacio San Martin), el Palacio Paz (Circulo Militar), y más tarde, en la década de 1930, los edificios Kavanagh y Mihanovich. En 1940 se integran espacialmente las Plazas San Martín, Britania y Canadá, dando lugar a un eje ambiental singular, con características especiales de alto valor histórico y paisajístico.

Testimonio de la tipología de la estación terminal de una importante red ferroviaria, la conforman dos componentes fundamentales: los andenes cubiertos con una resolución tecnológica funcional y el gran edificio de acceso, sobre el frente, de estilo académico y portador de los usos sociales y administrativos.

El componente académico está resuelto según criterio clasicista en la modalidad que los ingleses denominan "Edwardian" (de la época del Eduardo VII), compuesto de accesos peatonales y de vehículos; un gran hall de distribución del público, con boleterías para el expendio de pasajes, salas de espera, y aéreas de despacho y depósito de equipajes y cargas livianas.

La fachada principal, sobre la avenida Maipú, responde al proyecto original, quedando inconclusa la tercera nave proyectada, así como el cuerpo previsto para resolver la esquina de Av. Libertador y Av. Ramos Mejía, que presentaba en origen un cuerpo cilíndrico rematado por una cúpula.

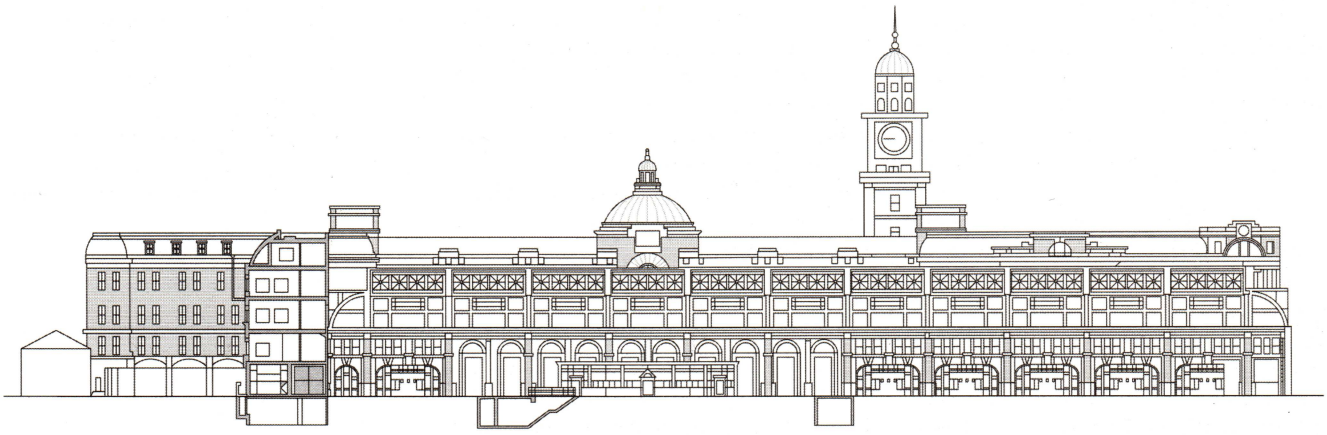
El gran hall presenta grandes dimensiones: 150 m de largo por 25 m de ancho y 19 m de alto, apto para albergar a 10.000 personas. Está cubierto por bóvedas, techo artesonado y cúpula central de hierro. Presenta detalles ornamentales en bronce y friso de mayólicas provenientes de la fábrica inglesa Doulton, así como el volumen exento de boleterías localizado en la parte central. Tiene accesos peatona-

Fachada. *Rematada por una cúpula central y galería de acceso de carruajes.*

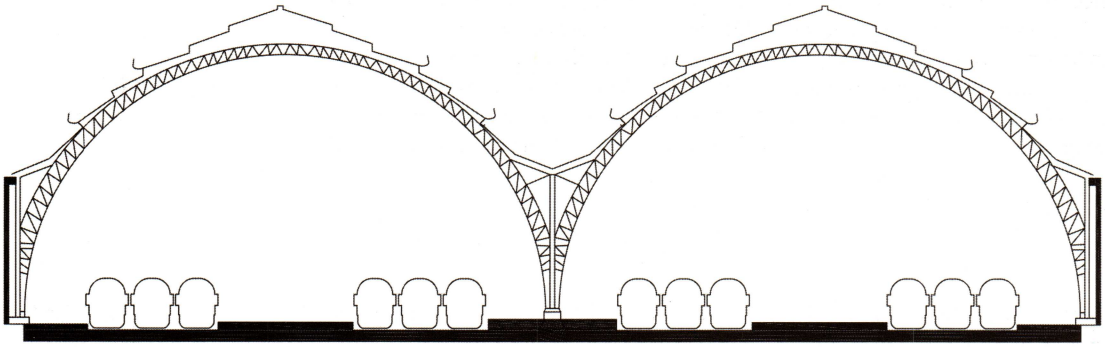
Corte. *Vista.*

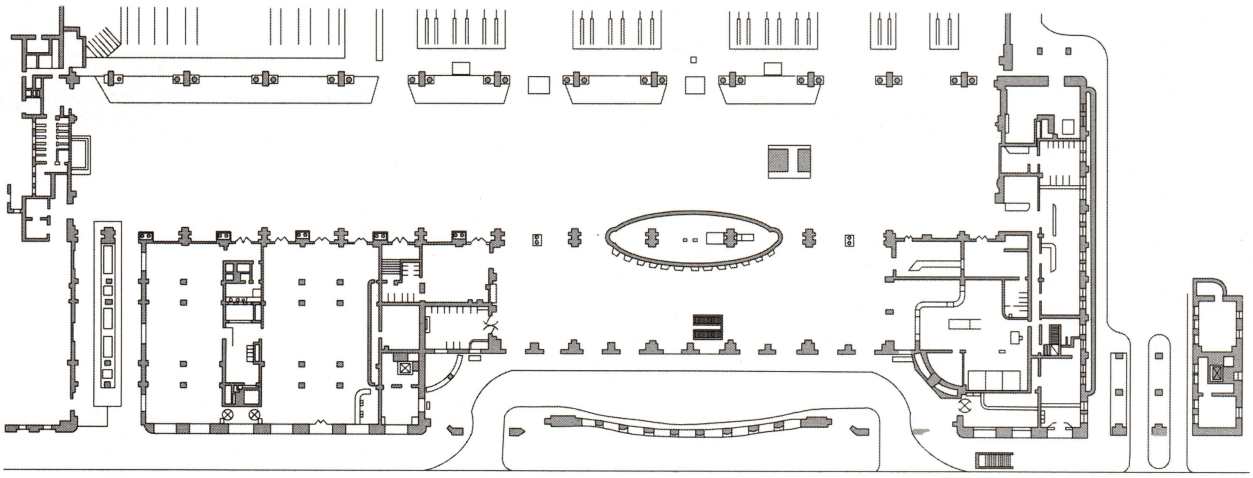
Corte. *Por los andenes.*

Planta. *Baja.*



0 10





0 10

Subte
Retiro
Subte
Retiro
boletos
TAXI
TAXI

Hall de acceso. *Se destaca el friso de mayólicas en el volumen exento de las boleterías.*

Reloj. *Detalle decorativo y funcional.*

Ornamentación. *Los artefactos lumínicos están realizados en bronce.*

les laterales y uno principal central con dársena vehicular cubierta. El conjunto se completa con un sistema de locales destinados a comedor con capacidad para 200 personas, salón de té y confitería que permitía el servicio de 500 personas, salas de espera, barbería y peluquería, y recepción de maletas. Oficinas de telégrafos, correos y teléfonos, policía y áreas de administración en los pisos altos completan el equipamiento. Fue de gran admiración en su inauguración el tablero indicador de trenes de funcionamiento eléctrico, fabricado íntegramente en los Talleres Rosario del Ferrocarril Central Argentino.

Las piezas más singulares del conjunto son las dos bóvedas que cierran los andenes, de un conjunto de tres previsto en el proyecto original. Con un peso mayor de 7.800 toneladas fueron fabricadas por la empresa inglesa Francis Morton & Co de Liverpool y transportadas por vía marítima hacia Buenos Aires. Estas dos bóvedas cubren los 5 andenes que se desarrollan en un frente de 97.60 m y entre 250 y 350 m de largo. A través de una estructura de acero, cada una cubre una luz libre de casi 49 m y 25 m de largo, alcanzando a cubrir una superficie total de 24.400 m2. Los grandes arcos triarticulados que la sustentan son vigas cajón de 0.76 m de ancho y altura variable. Tienen 1,80 m en el arranque y 0.50 m al llegar a la articulación en el punto más alto. Sobre los arcos se apoyan las vigas longitudinales, también cajón, que soportan el techo de chapa acanalada y vidrio.

Representativo del gran desarrollo de las estructuras isostáticas a través de los dos arcos de tres articulaciones que anulaban los momentos flectores y las tensiones de cortes de las articulaciones; el cuerpo que cubre los andenes es un producto enteramente ingenieril, diferenciándose conceptual y estéticamente del primer cuerpo, materializado conforme a los preceptos del Eclecticismo historicista. Evidencia las posibilidades de la prefabricación a gran escala a partir de la tecnología de fines del siglo XIX que permitió no sólo las bóvedas de las naves sino el revestimiento de piedra del edificio sobre la Av. Ramos Mejía, el que fuera enviado íntegramente en bloques desde Inglaterra.

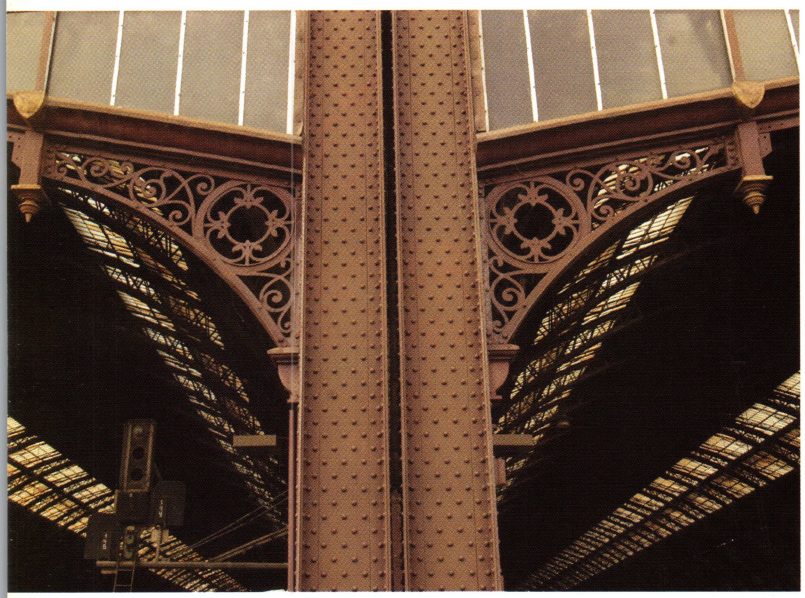
La Terminal Retiro, construida en 1909 e inaugurada en 1915, es un ejemplo de las muchas obras realizadas en la segunda mitad del siglo XIX. Pertenece a la familia tipológica de Saint Pancras (72.90 m. de luz libre), Charin Cross, King Cross y Euston, todas en Londres; la Pensilvania de Nueva York, demolida; la Gare de l´Est (30 m. de luz libre) y la Gare du Nord (42.80m. de luz), ambas en Paris; y la estación de Atocha en Madrid.

Por sus reconocidos valores fue declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Nº 262, del año 1997 y está protegida con Nivel Protección Estructural por la CABA.

Arcos monumentales.
La sucesión de arcos triarticulados forma la bóveda que cubre los andenes.

En torno al edificio se consolidó uno de los principales centros de transferencia de transportes de la ciudad de Buenos Aires, y fue en varias oportunidades el centro de proyectos que plantearon su intervención para la adecuación de nuevos servicios. Particularmente en el año 1996 se formalizó el debate a partir del Concurso de Anteproyectos denominado "Area Retiro", en cuyas bases podía leerse: "Todo proceso de reconversión de áreas a nuevas funciones urbanas se enfrenta con el dilema de la conservación y reciclado de los edificios que signifiquen un valor testimonial, así como de su eventual eliminación en el caso que no lo tengan y que no puedan ser absorbidos en los nuevos esquemas funcionales y estéticos a desarrollar".

En este marco, el equipo ganador del concurso expresó: "la colonización del área no se realiza apelando básicamente a los tejidos sino a las 'piezas' o grupos de piezas que se encuentran entre sí en una ubicación dada, más que por la continuidad de la trama, por su contacto con grandes eventos (el río, las dársenas, las vistas largas, los grandes edificios existentes) o por su relación con la infraestructura (el ferrocarril, el puerto, los nuevos medios de transporte, la estructura vial). Esto no impide pensar que piezas o placas de "tejidos



insulares" pueden formar parte de la modalidad de ocupación del sitio como elementos válidos de una gama de recursos urbanos". (Proyecto Buenos Aires- 2000. Baudizone, Lestard, Varas)

¿Hasta dónde la herencia cultural, en este caso un conjunto edilicio de valor singular, se constituye en un problema para el crecimiento de la ciudad? ¿O será un recurso clave para producir un proceso de reconversión urbana sobre la base de la identidad?

La lección proyectual del conjunto se centra en su modernidad. Debajo de su piel se esconde una estructura de gran flexibillidad capaz aún de darnos grandes lecciones sobre el arte de construir edificios y hacer ciudad... ¿estaremos culturalmente preparados para reconocerlo y proyectar estos valores hacia el futuro?

Bibliografía

Bases para el Concurso Nacional de Ideas para el Desarrollo Urbanístico del Area Retiro. Ferrocarriles Argentinos. Municipalidad de la Ciudad de Bs. As. Sociedad Central de Arquitectos, 1996

Informe Area Retiro. Subcomisión de Patrimonio de la Sociedad Central de Arquitectos, 1995.

Proyecto para el Area Retiro. Consultora

Articulación. *Los dos arcos confluyen en el mismo sistema.*

Ingeniería. *Las estructuras isostáticas, barras con tres apoyos, fueron clave en la construcción de los arcos.*

Vigas cajón. *Se apoyan sobre los arcos y soportan el techo de chapa acanalada y vidrio.*

Hierro forjado. *Detalle ornamental.*

Tecnología y funcionalidad. *La estructura original de ambas bóvedas proviene de Inglaterra y llegó a Buenos Aires en barco. Pesan más de 7.800 toneladas.*

ATEC. En Revista Summa,1996.

Grupo de Estudio de la Sociedad Central de Arquitectos por convenios con FA y MCBA. Consideraciones Urbanísticas sobre el Proyecto Retiro.1994.

Retiro, Testigo de la Diversidad. Cuaderno N 3. Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 1998.

Baudizone, Lestard, Varas. Proyecto Buenos Aires 2000.

Planos
Arq. Agustina Galli

Fotos
Hernán Rojas y Archivo Clarín

Monumento Histórico Nacional, Año 2006. Protección "cautelar", por el GCBA.

LA USINA DEL ARTE NUEVA VIDA PARA UN VIEJO CONTENEDOR

ALVARO DANIEL ARRESE

Desde mediados del siglo XX, Buenos Aires ambicionaba un ámbito para la ejecución de música sinfónica. La aspiración no encontró respuesta efectiva hasta el año 2000, en que iniciamos gestiones para alojarlos en la que fuera Usina Italo en la Boca, propiedad por entonces del Gobierno Nacional. El edificio se rescató de su decadencia, ya que no cumplía funciones desde su desguace en los 90, y tenía considerable valor patrimonial y se adecuaba al uso.

El emprendimiento constituyó un incentivo para un barrio postergado, y alentó nuevos desarrollos al Sur de Puerto Madero que permitieron consolidar un circuito turístico, cultural y recreativo en proximidad a la ribera. En noviembre de 2001, ONABE otorgó el uso del bien al gobierno de la ciudad, comenzando los trabajos preparatorios y el proyecto definitivo. En 2006, la ciudad compró el predio, pudo adjudicar la construcción de la obra y el edificio fue declarado Monumento Histórico Nacional y protegido con grado "cautelar" por el GCBA.

Proyectado por el arquitecto Juan Chiogna, el edificio construido entre 1912 y 1916, integraba un conjunto edilicio con fuerte imagen institucional. Entre ellos, el complejo de La Boca constituyó un hito urbano de magnitud, estructurado por dos largos edificios articulados por una calle interna que vincula las calles Pérez Galdós y Caffarena. Chiogna compuso el edificio principal apareando dos grandes naves y dos cuerpos anexos que alojaron usos complementarios en 5 niveles. Un edificio menor, de dos plantas, alojó las oficinas técnicas y viviendas de personal técnico.

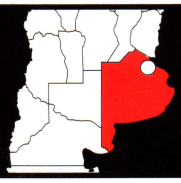
La intervención aprovechó las potencialidades construidas para nuevos usos sin forzar su esencia estructural y cons-

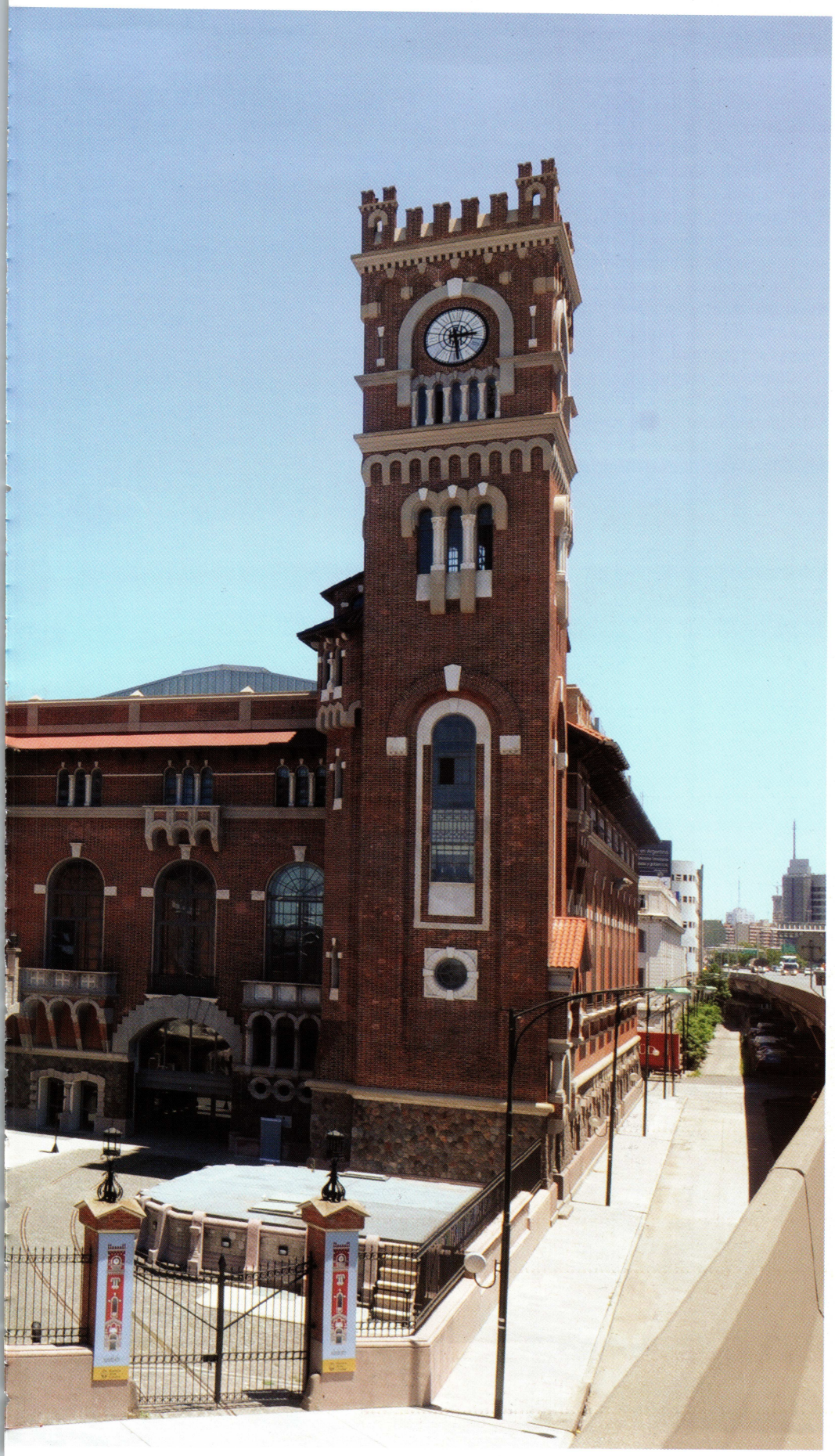
Monumentalidad. *Un emblema industrial con usos culturales, en el que se destaca la torre almenada con reloj.*

Obra
La Usina del Arte (1912-1916)

Autor
Juan Chiogna

Ubicación
Av. Pedro de Mendoza 501, CABA.





Restauración. *Los trabajos de intervención en la envolvente lograron devolverle a los ladrillos el color terracota similar al original.*

tructiva. La nave principal, de 23 m de ancho y 103 m de largo, pensada como un inmenso contenedor de generadores y calderas con 20 metros de altura, alojó en dos grandes edículos interiores las tres salas de música. La circulación de público se cuela entre ellos y se prolonga en la nave menor, donde se acomodaron los accesos principales de público, las entradas laterales de la sala y su palco de autoridades.

En los cinco niveles de un cuerpo anexo se ubicaron negocios, la administración del complejo y servicios para el público. En el segundo cuerpo anexo, las entradas a la gran sala por el otro lateral y los camarines de directores y músicos solistas. Sobre la calle abierta se mueven público, músicos e instrumentos, servidos por el edificio menor, que alojará negocios, cafeterías y comercios especializados, así como rampas y ascensores de acceso de discapacitados a las salas.

Esta calle y un bello patio, ubicado en la esquina de Caffarena y Pedro de Mendoza, organizan los accesos principales de público al gran foyer, ubicado en la nave menor. La circulación de público unifica los dos accesos principales en un sistema continuo que vincula sus cinco niveles mediante rampas, escaleras y ascensores. El circuito recupera la espacialidad original cumpliendo con los exigentes requisitos de seguridad. Sus ámbitos se comportarán como Museo de Sitio, alojando las preexistencias industriales. La circulación de músicos se resolvió mayoritariamente en planta baja con la excepción del escenario de la sala de cámara, ubicado a nivel + 8.20, integrado al circuito musical mediante un núcleo vertical.

En cuanto a las salas, cumpliendo con reglas acústicas, la sala mayor se definió dentro de la gran nave como un volumen

prismático menor, de planta rectangular en proporción 1 en 2 y sección aproximadamente cuadrada. Su ancho (23 m) y altura (20 m), determinaron su longitud (53 m), resultando un volumen de 17.660 m3. El Concertgebow de Amsterdam, el Auditorio de Viena y las nuevas salas de Lucerna y Birmingham comparten esta característica. Reservada para grandes conjuntos orquestales, aprovecha el aislamiento provisto por mamposterías de hasta 1 m de espesor, protegidas a su vez de los ruidos exteriores por los cuerpos de fábrica adyacentes.

Posee una capacidad de 1.547 espectadores sentados, su volumen es de 9 m3 por espectador y su tiempo de reverberación de 2 segundos. La distancia del foco sonoro al espectador más distante no supera los 38 m, ya que el escenario fue separado del muro cabecero por las graderías del coro, que podrán albergar público. Las tres bandejas laterales mejoran la reflexión temprana del sonido y aproximan los espectadores a la orquesta, aprovechando las ventajas acústicas de los niveles altos. Una de ellas ha sido diseñada como Palco de Autoridades.

El escenario, fuente principal de energía acústica, recibió particular atención. Sus laterales se quebraron para mejorar la difusión sonora, y su espalda aprovechó las rampas de evacuación de público como fuente de difusión. Un cielo raso complejo, compuesto por múltiples capas, completó el aislamiento, que cumple con los niveles exigidos para salas de concierto.

El tratamiento de los revestimientos interiores fue analizado mediante un modelo informático que privilegió parámetros

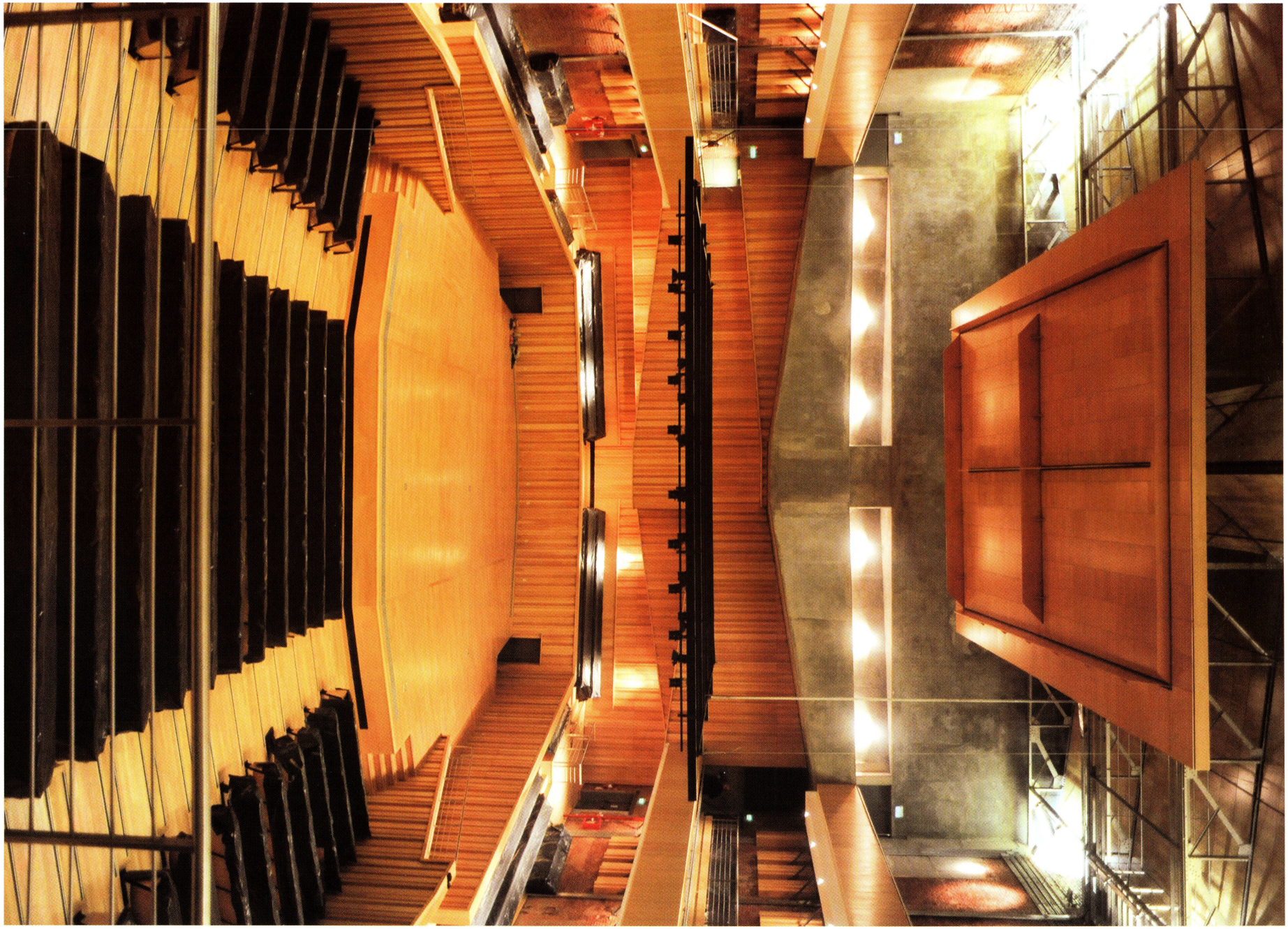
Espacialidad. *La triple altura del foyer permite unificar todos los niveles.*

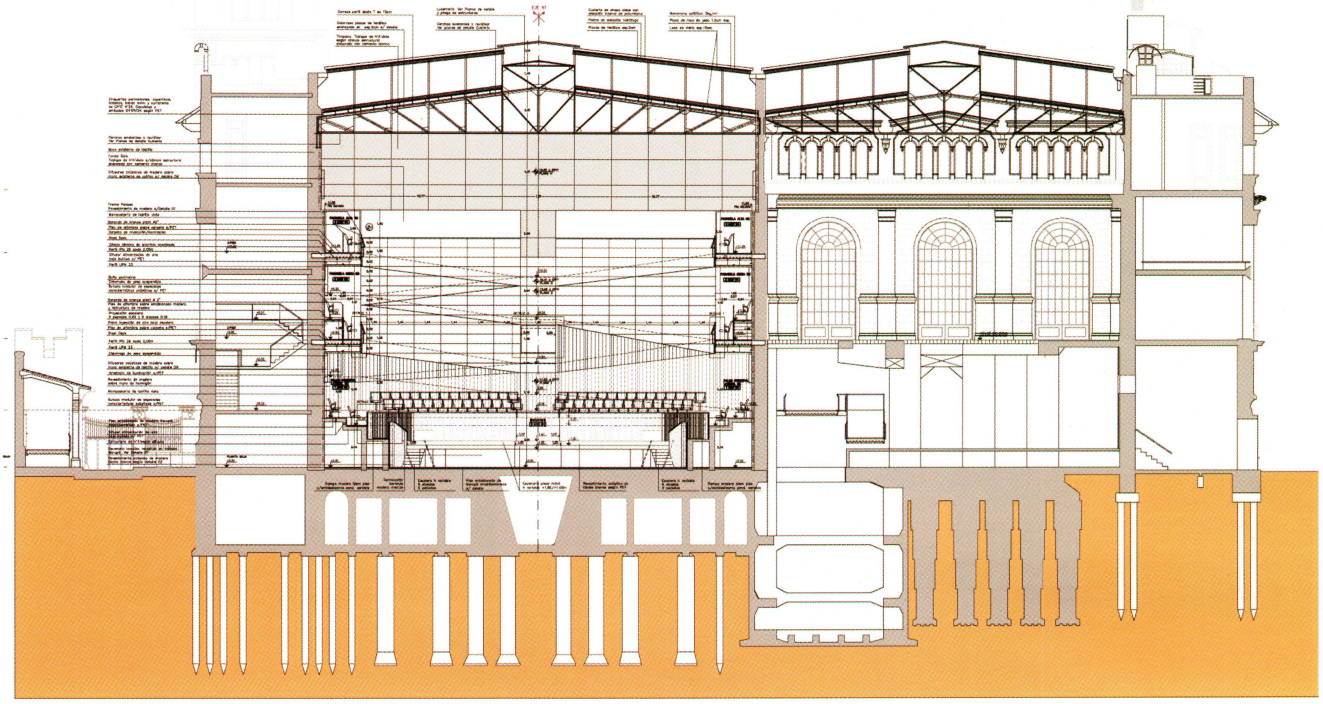
determinantes para la buena audición: se buscó la mayor proximidad entre audiencia y fuente sonora, que se elevó para llegar con su energía directa a la mayor cantidad de espectadores; la energía sonora se difundirá sobre todas las ubicaciones con un nivel de audición adecuado; la reverberación permitirá la recepción adecuada de la audiencia y proveerá eficiente retorno para los ejecutantes; el piso de la audiencia estará ubicado en una rampa escalonada para minimizar la absorción rasante; la fuente sonora será rodeada de superficies reflectoras, de tamaño comparable con la longitud de onda que se pretende reflejar y su disposición permitirá una pequeña diferencia en tiempo de arribo entre sonido directo y primera reflexión (ITDG); el tiempo de reverberación se fijó entre 1,9 y 2 segundos en frecuencias medias para sala ocupada; un reflector acústico suspendido dentro del volumen de la sala actuará como ajuste en la afinación posterior.

Destinada a pequeños conjuntos o solistas, la sala de cámara tiene una capacidad para 400 espectadores sentados en sus tres niveles. Se adapta acústicamente a distintas formaciones musicales mediante simples movimientos de cortinados, que permiten variar su volumen de 3.300 m3. Sus condiciones de aislamiento exterior son similares a las de sala mayor, debiendo reducir el ruido ambiente la envolvente interior de forma de cumplir con el perfil NC-15. El tiempo de reverberación calculado para esta sala es de 1,5 segundos.

La sala de ensayos se construyó reproduciendo el escenario de la sala principal, para 120 músicos y 120 cantantes. Ubicada en planta baja, coincide con el escenario

Circulación. *Se proyectó un sistema continuo que vincula los cinco niveles de público mediante rampas, escaleras y ascensores.*





0 5

Sala sinfónica. *El tratamiento acústico se realizó en base a revestimientos en madera de guatambú.*

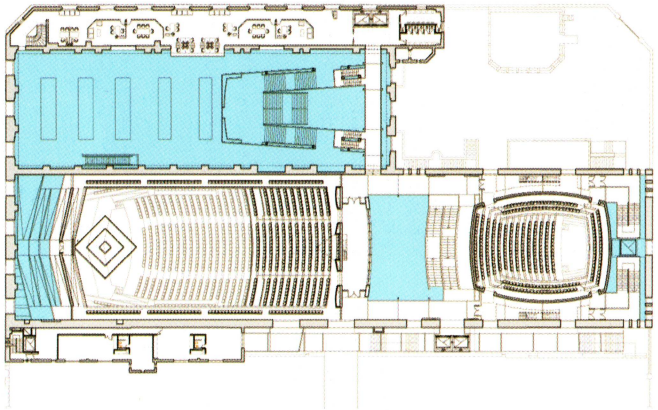
Corte. *Longitudinal.*

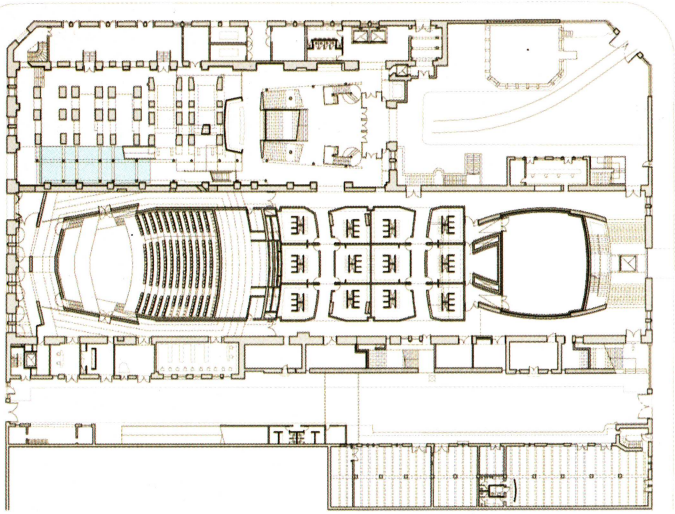
de la sala principal, los camarines de músicos y las salas de ensayo para pequeños conjuntos y su control de sonido centralizará el comando de todas las grabaciones. Su estructura independiente garantiza su comportamiento acústico.

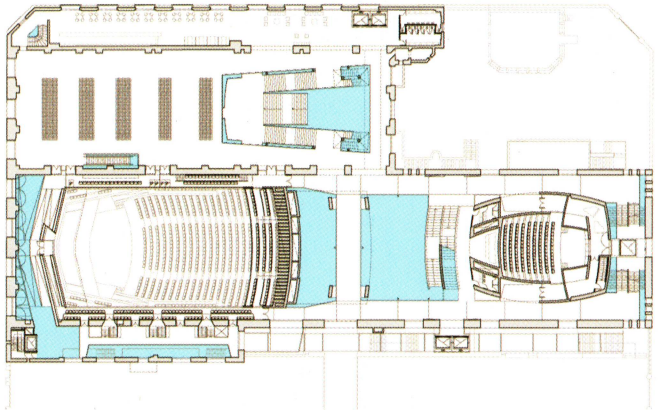
En cuanto a los criterios de conservación y restauración aplicados, el edificio se puso en valor dentro del espacio urbano, manteniendo su esencia material y autenticidad tecnológica. El edificio determinó el programa de la operación y la intervención manifestó su contemporaneidad con franqueza, dialogando con él. Se restauró la envolvente original limpiando, consolidando y protegiendo la mampostería de ladrillo y el friso de granito rústico.

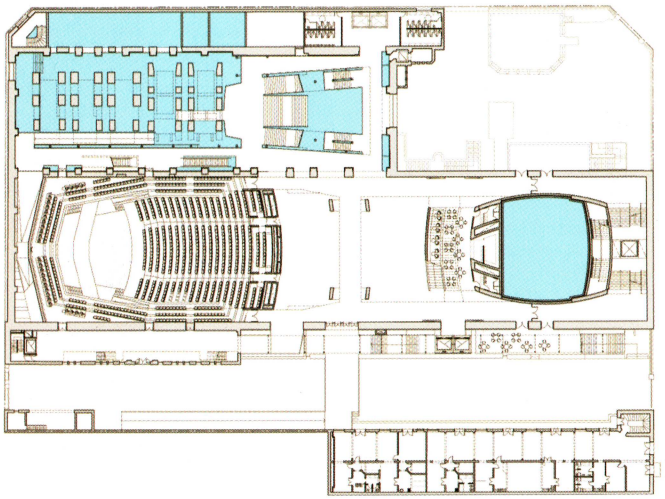
Las cubiertas existentes, muy deterioradas, fueron reemplazadas asegurando la insonorización total del edificio. Las cabriadas metálicas originales fueron reforzadas, manteniendo su altura, morfología y disposición. También se recuperaron las carpinterías originales, colocando un doble cerramiento con paneles vidriados que aseguran la completa aislación acústica para locales lindantes a la sala. Sobre la calle secundaria se agregaron los volúmenes destinados a alojar los ascensores de público en una caja vidriada, marquesinas y galerías también vidriadas que protegen los accesos y algunos locales de servicio resueltos como formas puras de hormigón, de imagen neutra y despojada.

El anteproyecto y el proyecto ejecutivo fueron desarrollados entre 2001 y 2003 por un calificado equipo de profesionales. Se contó con el refuerzo de asesores de primer nivel en acústica, estructura y las distintas especialidades. En julio de 2007 comenzaron los trabajos definitivos de restauración y readecuación del edificio principal, que a partir del 2008 fueron continuados bajo la supervisión del Ministerio de Infraestructura en la nueva gestión de gobierno.









Planta. *Baja.*

Planta. *Primer Nivel.*

Planta. *Segundo Nivel.*

Plnta. *Tercer Nivel.*

Lucernario. *De vidrio. Aporta luz natural a las circulaciones internas.*

Bibliografía

Arrese, Alvaro, Rafael Sánchez Quintana y Gustavo Basso. Usina de la Música. Memoria Acústica. Revista Vivienda, Buenos Aires, nº 546, pags. 94 a 96, ISSN 0505-7981, 2008.

Arrese, Alvaro (comp.). Usina de la Música en Infraestructuras Culturales. Seis años de actuación. Dirección General de Infraestructura, Ministerio de Cultura, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, pags 36 a 42, 2006.

Arrese, Alvaro y Marisa Carmona (comps.) AAVV. Globalización y grandes proyectos urbanos. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2005.

Machado, Alejandro. Juan Pedro Chiogna, en Arquitectos Italianos en Buenos Aires, en www.arquitectos-italianos-buenos-aires.blogspot.com 2009.

Tartarini, Jorge. Ex Usina Pedro de Mendoza, en Guía Patrimonio Cultural de Buenos Aires 6 Arquitectura Industrial. Buenos Aires: Dirección General de Patrimonio GCABA, 2006.

Planos

Arqs. Juan Meoz y Sergio Richonnier
Croquis Arq Alvaro Arrese

Fotos

Sol Arrese, German García Adrasti, Diego Waldmann y Néstor García

Normativa a nivel nacional, Decreto 1063/82. A nivel Municipal, Ley 3346/2010. Catalogación Edificio Singular protección estructural, valor arquitectónico, tipológico, de fachada y de planta, singularidad en la construcción.

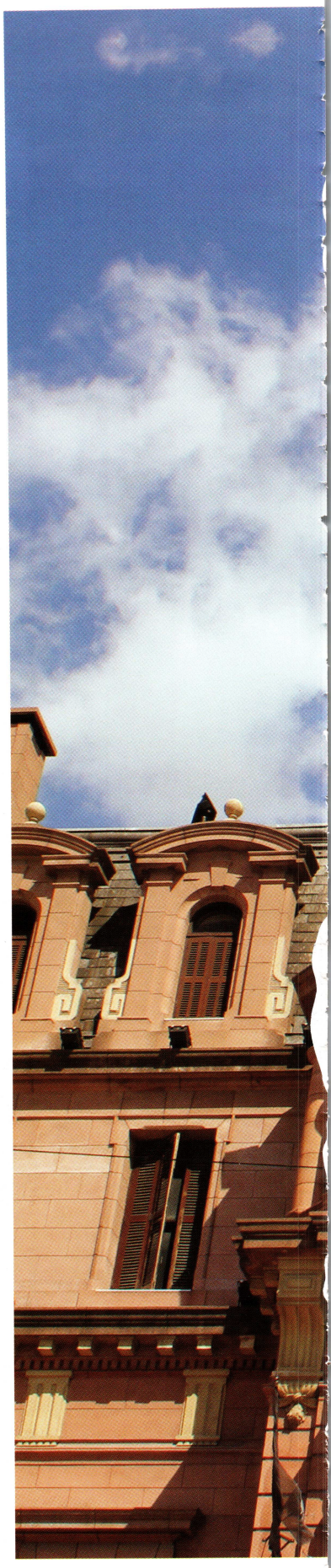
ESTACION TERMINAL CONSTITUCION
COMPLEJO MONUMENTAL PARA EL TRANSPORTE

SILVIA RICKERT

Las grandes compañías inglesas que operaban las líneas ferroviarias asentadas en territorio argentino promovieron, durante fines del siglo XIX y principios del XX, grandes inversiones para el crecimiento y sustitución de los edificios destinados al movimiento de pasajeros y cargas. En este caso, esta magnífica estación terminal tiene la particularidad de haber llegado hasta el presente marcada por las sucesivas ampliaciones. Al no haberse terminado el proyecto de reedificación de 1922 por la crisis financiera de 1929/30, quedaron expresados en el edificio dos momentos de la arquitectura inglesa en nuestro país: el afrancesado del período Beaux Arts y el Monumentalismo eduardiano del siglo XX.

En 1862, en el marco de la política agroexportadora, se firmó la concesión para construir el tramo del Ferrocarril del Sud desde el Mercado de Constitución, límite sur de la ciudad, hasta el pueblo de Chascomús. El Mercado del Sur había sido creado en 1857. Hasta allí llegaban las dos terceras partes de las carretas con cueros y lana, provenientes del Sur de la provincia de Buenos Aires. La estación cabecera se construyó frente a él entre 1864 y 1865. Durante pocos años coexistieron, hasta que el afianzamiento del sistema ferroviario y los planes de mejoramiento urbano lo hicieron desaparecer, dando lugar a la Plaza Constitución.

Para realizar las estaciones, talleres, y tendido de vías del F. C. del Sud, fueron contratados los Ingenieros Petto y Betts, en Londres. Construyeron el primer edificio de pasajeros conocido como Constitución I. Era una edificación simple, en planta baja, de forma rectangular, y con accesos laterales. De líneas neorrenacentistas y neoclásicas, se destacaba por el frontis triangular que jerarquizaba las fachadas del frente y de los andenes. En el

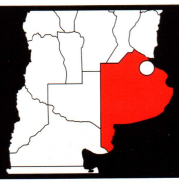


Acento francés. *El proyecto estuvo inspirado en el castillo de Maisons Laffitte, de Francia.*

Obra
Estación Terminal Constitución del Ex F. C. General Roca. (1922)

Autores
Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas

Ubicación
Brasil 1110, CABA.



1885
1907

resto del perímetro se distribuían ventanas con arcos rebajados. Poseía dos plataformas similares, y estaba rodeada por construcciones para depósito de lanas, cueros, caballerizas, y las instalaciones de la línea de tranvías a caballo, propiedad del ferrocarril, que llevaba a los pasajeros al centro de la ciudad.

El expansionismo ferroviario desarrollado en el período de 1880-1900, exigió las reformas que fueron llevadas a cabo por el intendente Torcuato de Alvear. Se compraron 37.000 m2 de terreno al Este de las instalaciones existentes, y se abrieron las calles que hoy conocemos como Herrera, Guanahani e Ituzaingó. La zona presentaba un carácter semi-rural, y el mercado, en franca desaparición, fue reemplazado por el trazado paisajístico de la plaza elaborado por Eugène Courtois en 1885. Dicho trazado está documentado por Sonia Berjman en su libro "Plazas y Parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930".

El proyecto para la estación de cabecera Constitución II fue realizado en Londres en 1883. Posiblemente estuvo inspirado en el castillo de Maisons Laffitte, en Francia. Su diseño se resolvió con un lenguaje neorrenacentista francés, dentro del repertorio del Eclecticismo victoriano de finales del siglo XIX.

La nueva edificación demandó la demolición de la anterior. Fueron contratados los arquitectos Parr, Strong & Parr, quienes realizaron un proyecto de concepción académica monumental para reemplazar la sobriedad de la estación original. La composición se ordenaba por un volumen central, a línea municipal, que conformaba el acceso. Tenía una galería de cuatro arcos en planta baja, un balcón terraza en el piso superior con la leyenda de la empresa británica, y remataba en un reloj con un grupo escultórico alegórico. Se completaba con dos alas con accesos para carruajes dispuestos simétricamente, y extremos esquineros exentos. La cubierta, de mansardas con buhardillas y terrazas planas, se jerarquizaba por importantes chimeneas que contenían las ventilaciones. Algunos testimonios de esta etapa constructiva han quedado en la esquina de las calles Brasil y Lima.

Como era habitual, la cubierta de los

Hito urbano. *La esquina emblemática de Brasil y Lima.*

Cubierta. *Original, de mansardas con buhardillas y terrazas planas. Jerarquizada por importantes chimeneas que contenían las ventilaciones.*

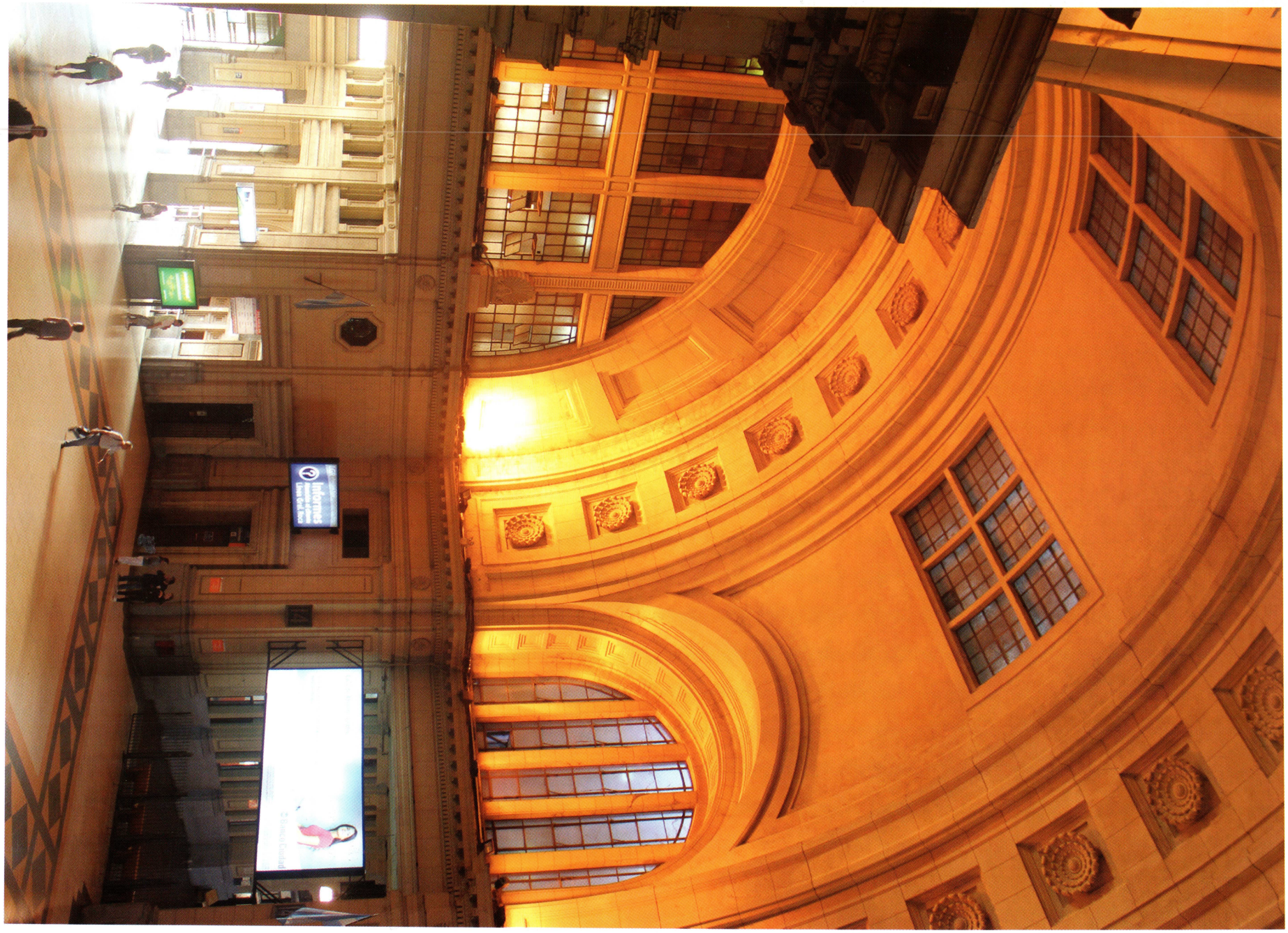
andenes se resolvió con una tecnología de hierro y vidrio. Fue construida con arcos reticulados empotrados en los muros laterales, con un lenguaje ornamental similar a los muros exteriores. Estas naves fueron reemplazadas posteriormente.

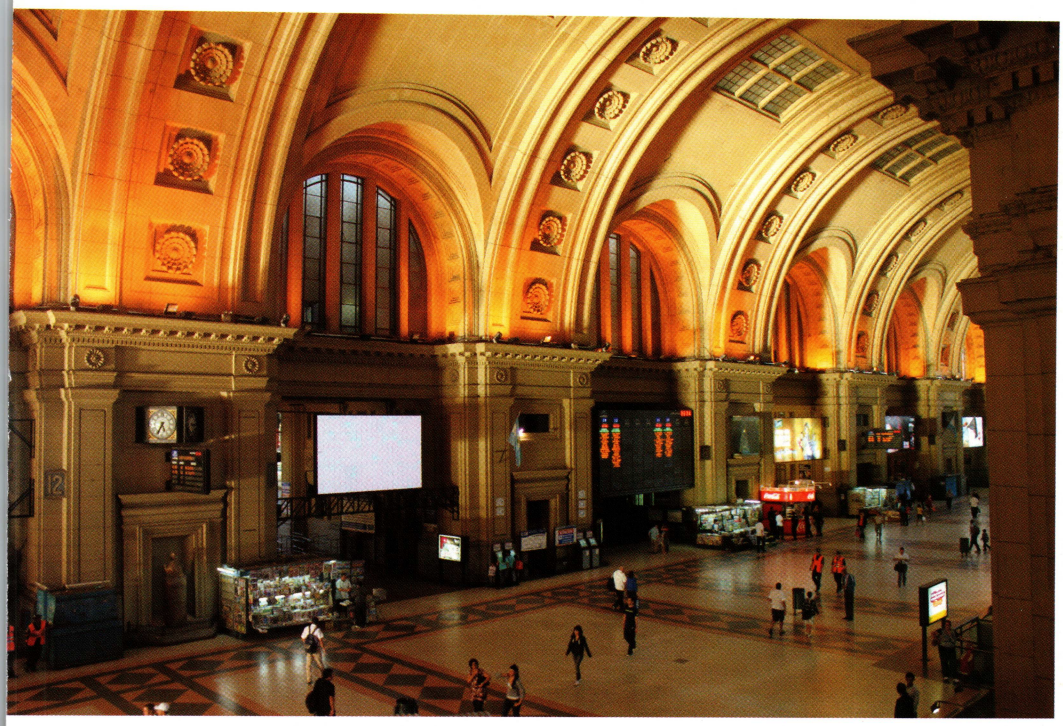
En 1899 comenzó el ensanche del edificio de pasajeros hacia el Este, acompañado del aumento de plataformas. En 1907 se remodeló la parte central del edificio principal, tomando las características palaciegas del lenguaje Beaux Arts. A este edificio lo reconocemos como Constitución III. En planta quedó definido con una forma de "U", a la izquierda equipajes y encomiendas, a la derecha oficinas; y en el frente, el edificio para pasajeros.

Con esta ampliación se produjo una importante modificación volumétrica y estilística. En su parte central se agregó un piso más, se reformularon y agregaron mansardas, y se diseñó un importante acceso en el nuevo eje de simetría. Este cuerpo se diferenció por una ornamentación más profusa y afrancesada, grandes aberturas con columnas apareadas a los costados, y una cúpula en el remate de la cubierta. Esta condición se mantuvo hasta el presente con algunas pequeñas modificaciones, y se la puede observar en todo el frente de la calle Brasil.

El cambio de este período no fue solo edilicio, durante 1901-1910 se produjo la separación definitiva entre el servicio de cargas y el de pasajeros. El número de plataformas aumentó de cuatro a nueve, con estructuras de hierro modulares del tipo shed. De todos modos, esto resultó insuficiente y en 1912 se pensó en un plan general de crecimiento, que no llegó a materializarse por la crisis financiera devenida por la Primera Guerra Mundial.

En 1922 se retomó el tema, y se elaboró un proyecto de mayor envergadura, Constitución IV, confeccionado por los arquitectos del F. C. Sud, Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas. La propuesta preveía la demolición total de la construcción anterior, 14 plataformas con pasajes subterráneos de vinculación de pasajeros, un monumental hall de 123 metros de largo por 27 metros de ancho y un frente imponente sobre la plaza, desde la calle Lima hasta General Hornos.


Informes
Casa Cultural Banco



Monumental. *El hall, de 123 metros de largo por 27 metros de ancho.*

Interior. *Se destaca la bóveda de cañón corrido, a 25 metros de altura, formada por arcos de acero unidos con losas de cemento. Y un cielo raso artesonado construido en yeso fibroso.*

Ornamentación. *Se destacan detalles decorativos (flores, dentículos, modillones).*

La planta adoptada, construida parcialmente, tiene la forma de un rectángulo cubierto en su parte central por una gran bóveda de cañón corrido a veinticinco metros de altura, formada por arcos de acero unidos con losas de cemento, y un cielo raso artesonado construido en yeso fibroso.

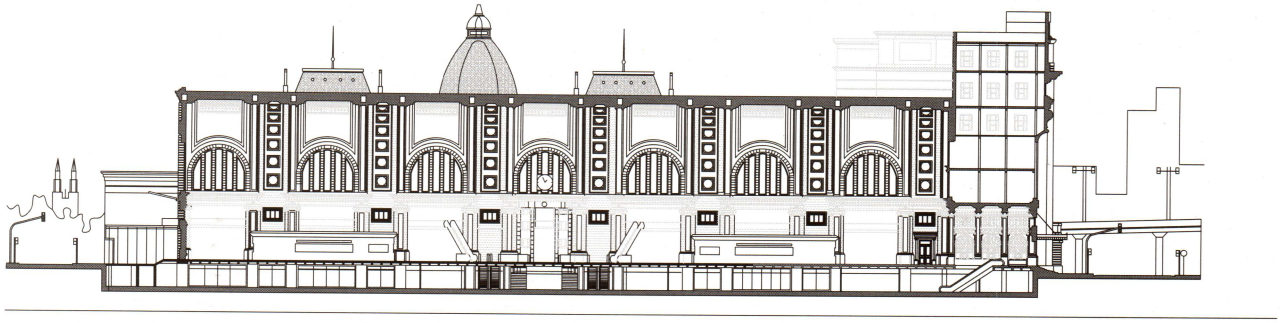
El estilo arquitectónico del frente sobre la calle Brasil se basó, según William Rögind, en "un tratamiento liberal del Renacimiento clásico adecuado a la construcción moderna, erguido sobre una sólida base de granito en la cual descansarán grandes columnatas, interrumpidas en la parte central por una gran portada, terminándose ambos extremos en anchos pilones. Los frentes laterales que dan a las calles General Hornos y Lima serán tratados con más simplicidad, constituyendo sus motivos principales los grandes arcos de entrada que darán acceso desde estas calles hasta el gran hall de la estación"

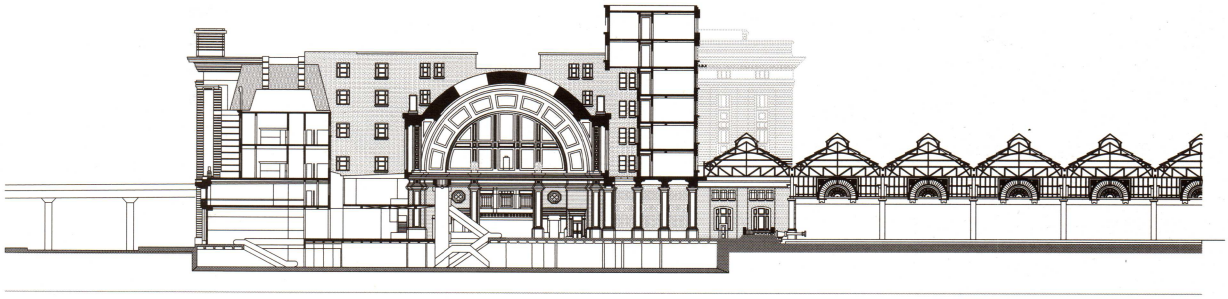
El Príncipe de Gales, de visita en la Argentina, asistió a la colocación de la piedra fundamental del nuevo edificio, el 19 de septiembre de 1925. El próspero comienzo devino en un abrupto final frente a la crisis del ´30 y a la Segunda Guerra Mundial, que detuvieron tanto las obras como la sustitución del viejo edificio por el nuevo frente diseñado. Los trabajos quedaron a medias y el palacio francés (Constitución III) hoy se puede leer casi intacto.

En 1948, al nacionalizarse los ferrocarriles británicos en Argentina, la línea tomó el nombre de General Roca. En la década del ´50 se construyó un edificio anexo, sobre la calle Paracas, que obligó a eliminar la vía de la plataforma 1. El proceso de sustitución de exportaciones, junto al crecimiento de nuevos medios de transporte y la ausencia de políticas públicas para el desarrollo de los ferrocarriles, afectaron seriamente su funcionalidad.

Luego de una franca decadencia, después de la concesión de los años ´90 del siglo XX, se inició un lento proceso de puesta en valor que fue terminado en el 2005. Este proceso incluyó la restauración de las fachadas interiores y exteriores, y de la bóveda central; la demolición de fragmentos no originales en el frente sobre la calle Lima; la ampliación del subsuelo y mejoras en la conexión al subte; la relocalización y construcción de escaleras mecánicas nuevas; la remodelación del hall central con nuevas boleterías; y un nuevo entrepiso para instalar locales comerciales como bancos, farmacias, gastronómicos, entre otros.

Las normativas de protección que regulan este edificio son: a nivel nacional, el Decreto 1063/82 establece que no pueden realizarse modificaciones sobre los edificios propiedad del Estado con una antigüedad mayor a los 50 años, sin previa autorización de la C.N.M.M y L.H., a nivel municipal, Ley 3346/2010, catalogación





Andenes. *La cubierta se resolvió con una tecnología de hierro y vidrio. Fue construida con arcos reticulados empotrados en los muros laterales.*

Plataformas. *Las estructuras son de hierro, modulares, del tipo shed.*

Corte. *Longitudinal.*

Corte. *Transversal.*

edificio singular, protección estructural, valor arquitectónico, tipológico, de fachada y de planta, singularidad en la construcción.

Bibliografía

Berjman, Sonia. Plazas y Parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses. 1860-1930, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1998.

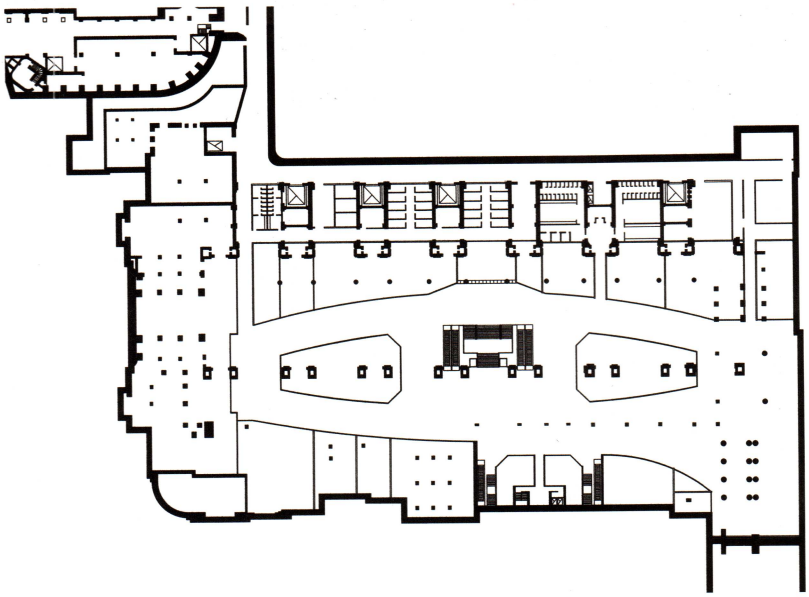
Maroni, José J. El barrio de Constitución. Buenos Aires: Municipalidad de Buenos Aires, Cuadernos de Buenos Aires, Nº VI, 1969.

Ortiz, Federico y otros. La arquitectura del liberalismo en la Argentina. Buenos Aires: Sudamericana, 1969.

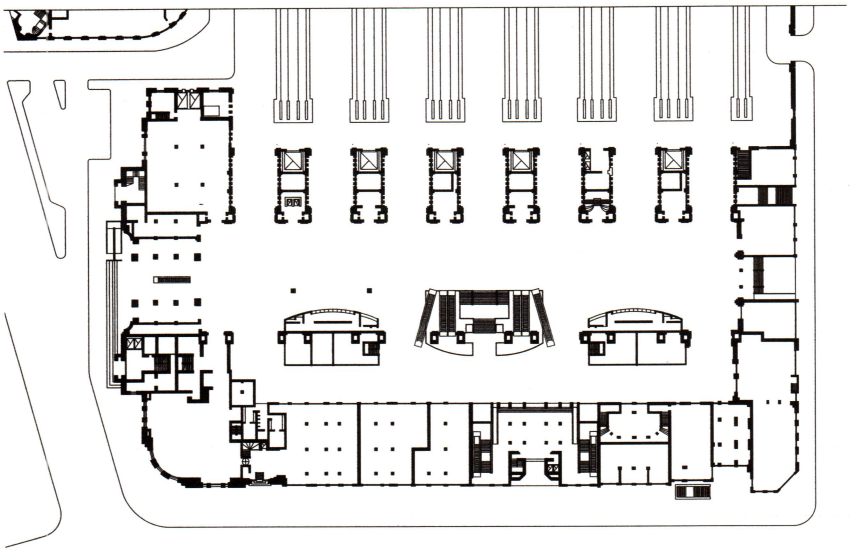
Ortiz, Federico. Arquitectura argentina 1880-1930. En Historia General del Arte en la Argentina. Buenos Aires: Academia Nacional de Bellas Artes, 1988.

La Arquitectura argentina 1900-1945. En Historia General del Arte en la Argentina. Buenos Aires: Academia Nacional de Bellas Artes, 1999.

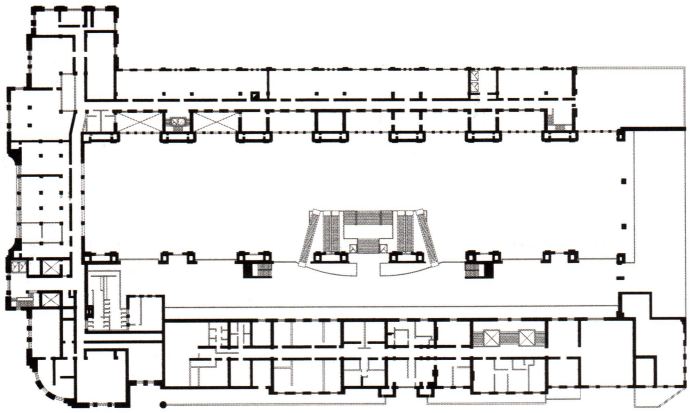
Pisoni, C., Mario Tannenbaun y Alberto Wolter. Evolución del Transporte en la Argentina.



Planta. *Subsuelo.*



Planta. *Baja.*



Planta. *Entrepiso.*

0 10

Simpleza. *En la construcción del edificio Constitución IV se trataron los frentes con mayor austeridad. El motivo principal es el gran arco de entrada.*

En revista Summa Nº 115. Buenos Aires: Summa, 1977.

Puccia, Enrique Horacio. Constitución, presente y pasado del barrio. Buenos Aires: Fundación Banco de Boston, Cuadernos del Águila, 1990.

Rogind, William. Reconstrucción de la Estación Constitución. En revista del Ferrocarril Sud Nº 35. Buenos Aires: Publicación oficial del F. C. S, 1928.

Historia del Ferrocarril Sud, Buenos Aires. Establecimiento Gráfico Argentino, 1937.

Tartarini, Jorge D. Arquitectura Ferroviaria. Buenos Aires: Ediciones Colihue S. R., 2001.

Llega el ferrocarril. Rvista Summa, Nº 257/58. Buenos Aires: Summa, 1989.

La Estación terminal: edificio símbolo del siglo XIX,. Revista Summa, Temática 1 Buenos Aires: Summa, 1985.

Planos
Arq. Agustina Galli, Arq. Santiago Falco

Fotos
Arq. Ernesto Reyna Morgan

Catálogo GCBA: Categoría Estructural. APH 2, Parque 3 de Febrero.

PLANTA POTABILIZADORA GENERAL SAN MARTIN

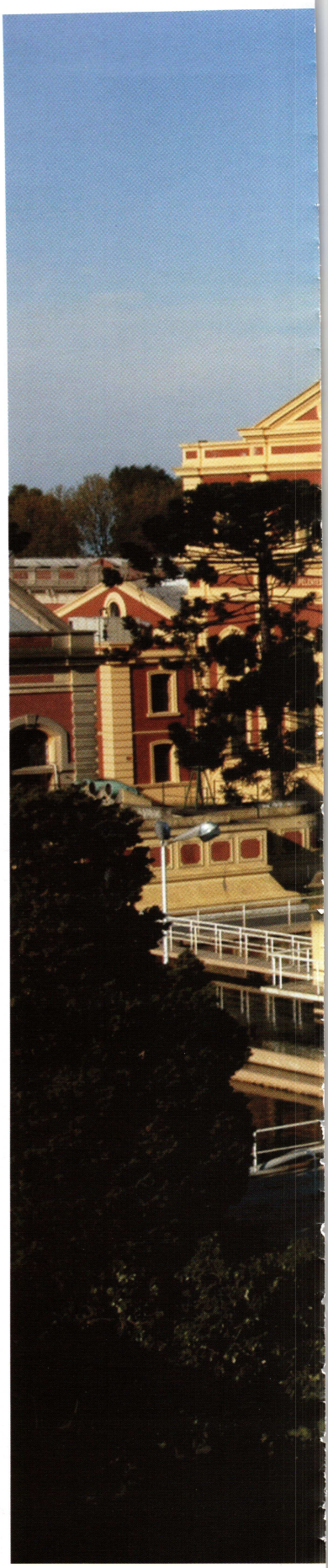
AGUA PARA LA GRAN CIUDAD

CELINA B. NOYA

La historia cuenta que, durante las primeras décadas del XIX, la población de la ciudad de Buenos Aires consumía agua proveniente de aljibes o recurría a los típicos aguateros que se abastecían directamente del río, constituyendo una suerte de primer "sistema" de distribución de un agua aún sin tratar.

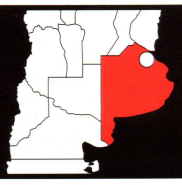
Recién a partir de la segunda mitad del siglo XIX se iniciaron las primeras obras de saneamiento e infraestructura a nivel urbano. En el año 1867 se dictó una ley especial que autorizaba el comienzo de obras para mejorar las condiciones higiénicas de una ciudad que ya había crecido. El Gobierno encomendó el proyecto al ingeniero irlandés John Coghlan y los trabajos se iniciaron en 1868; una año más tarde, en 1869, se libró el servicio público de abastecimiento. El sistema se iniciaba en el Bajo de la Recoleta y consistía en dos caños de hierro fundido que se internaban 600 metros en el río para captar y transportar agua que, luego de ser purificada, era enviada por máquinas de impulsión a la red de provisión de la ciudad. Buenos Aires se convertía en la primera ciudad de América con instalaciones de filtros para agua purificada.

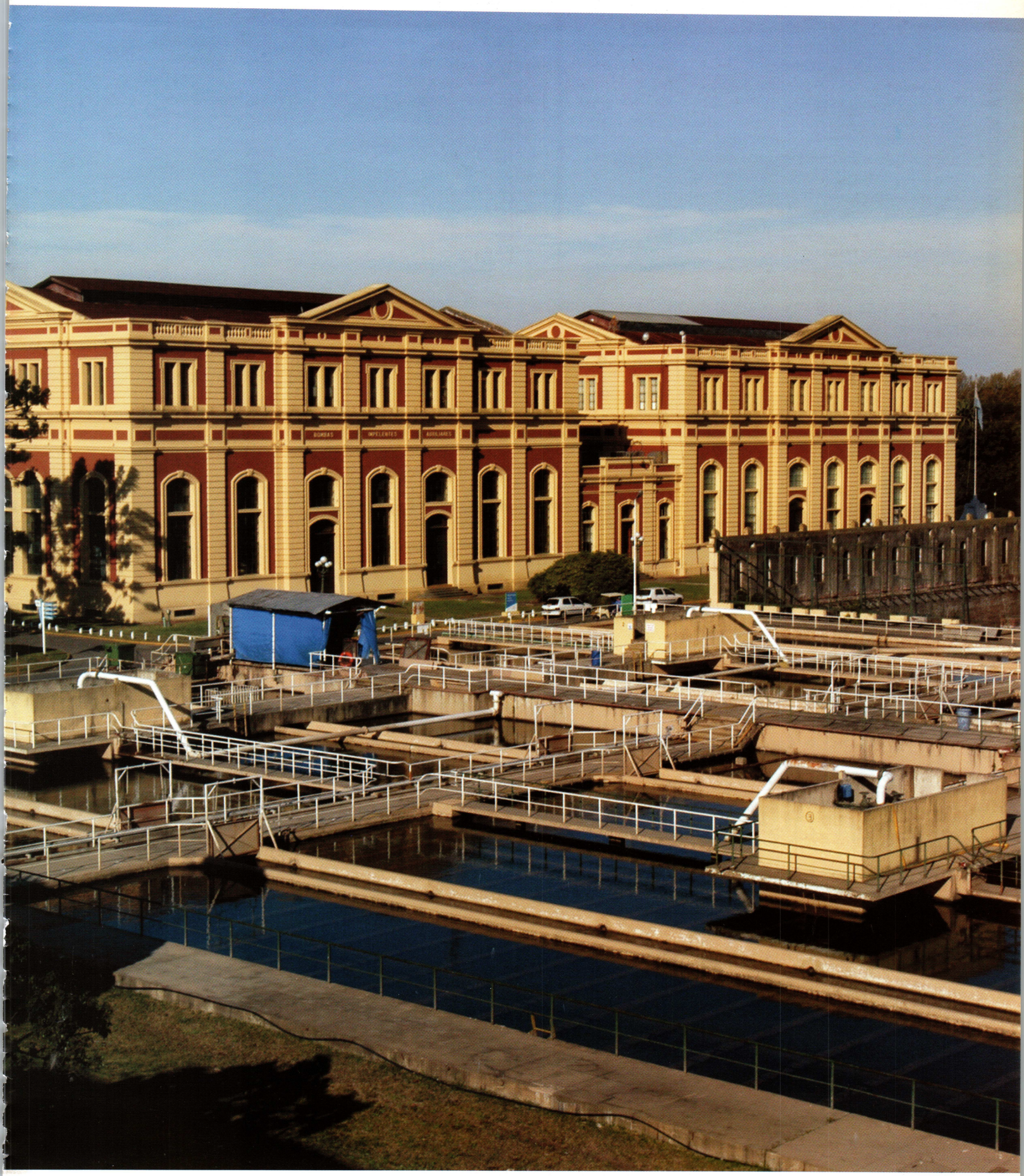
Ahora bien, hacia fines del siglo XIX el aumento de la población en la ciudad de Buenos Aires había superado todas las previsiones. La corriente migratoria, que en su mayoría se radicó en la urbe y sus alrededores, pasó de 79.000 personas en 1886 a 220.000 en 1890. Lo cierto es que culminando el siglo vivían en la ciudad cerca de 800.000 personas, de las cuales 500.000 contaban con servicio de aguas corrientes, pero no llegaban a 100.000 las que disponían de cloacas, obras iniciadas con bastante posterioridad a las de las redes domiciliarias de agua. Tal aumento determinó la ampliación de la Planta Pota-



Arquitectura del saneamiento. *Vista de la Casa de Bombas Impelentes y los filtros de la planta de Palermo.*

Obra	Autor	Ubicación
Planta Potabilizadora General San Martín (1928)	A. González. Depto. Técnico Obras Sanitarias de la Nación	Av. Pte. Figueroa Alcorta, La Pampa, Av. L. Lugones y Florencio Sánchez, CABA.




BOMBAS
IMPULSORES
AUXILIARES

bilizadora de Recoleta, pero el crecimiento explosivo de la ciudad pronto tornó también insuficientes estas obras.

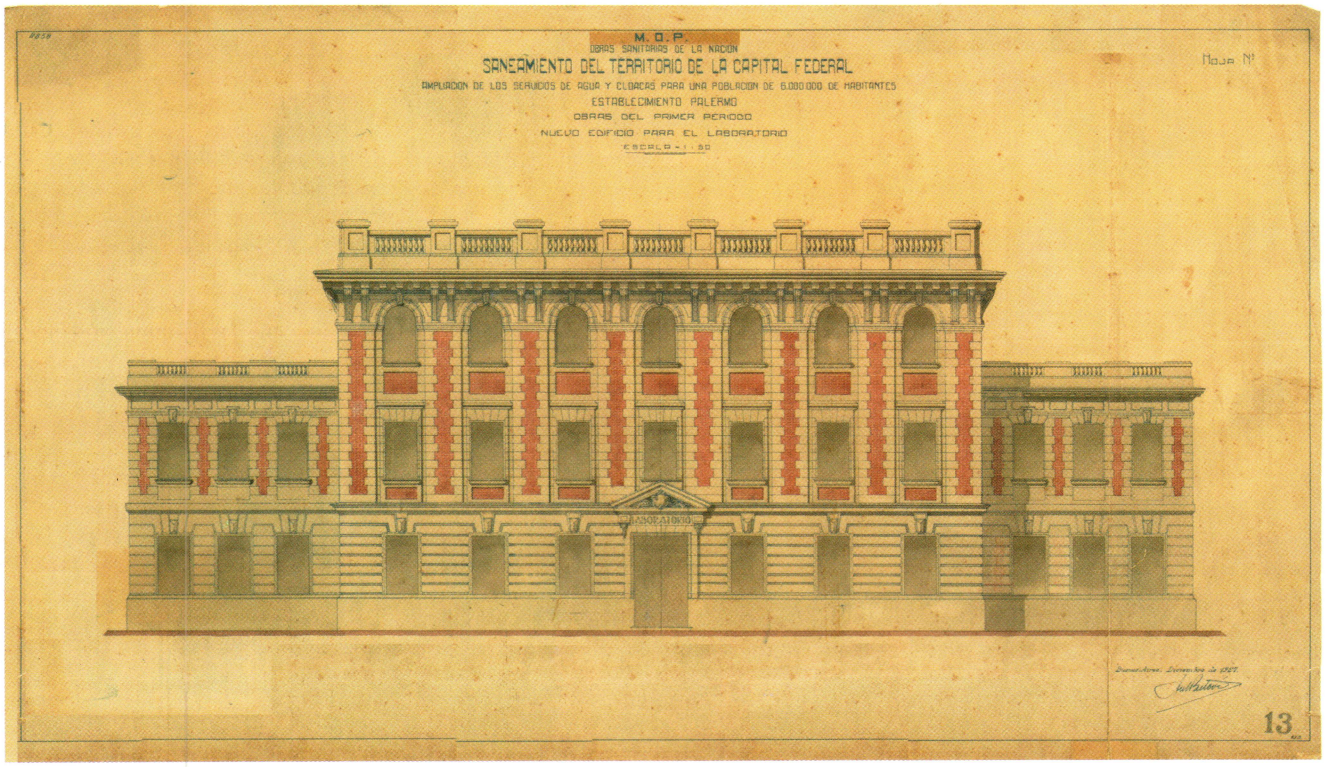
A comienzos del año 1900, Buenos Aires se había convertido en una de las capitales centrales de América Latina. Grandes obras de arquitectura y nuevos espacios urbanos habían ido transformando su imagen aldeana: la ciudad, que "miraba" a la cultura francesa con admiración y a París como un estímulo, presentaba ahora un carácter europeo y se enorgullecía en ser vista como una pequeña París.

Estos cambios tenían en el terreno de las obras de salubridad su propio correlato: el Centenario de la Revolución de Mayo se presentaba como una magnífica oportunidad para evidenciar los últimos adelantos que había impulsado la Comisión de Obras de Salubridad. Y para ello no sólo se realizaron exposiciones y congresos internacionales, también se inauguraron obras acordes al nuevo discurso modernizador de una ciudad que deseaba rivalizar con las más importantes urbes europeas. Nada mejor que esta ocasión para inaugurar un nuevo establecimiento potabilizador, una aspiración que venía planteándose desde hacía algunos años.

En el año 1905 se habían terminado las obras del proyecto del ingeniero inglés John Frederick Bateman para el Radio Antiguo, que abarcaban –agregando los distritos de la Boca y Barracas- unas 2.594 hectáreas; a estas se sumaron otras 400 ganadas al río para la construcción de Puerto Madero. Estaban terminados el Establecimiento de Aguas Corrientes de Recoleta, el Gran Depósito de Avenida Córdoba, las redes de cañerías maestras y distribuidoras de agua potable, las cloacas externas de la mayor parte de los distritos, el sifón de la cloaca máxima bajo el Riachuelo y cinco de los grandes conductos de desagüe pluvial. Recordemos que aquel proyecto diseñado en 1871 se había propuesto responder en los próximos cuarenta años una demanda de 400.000 habitantes, y que en los primeros 35 años debió satisfacer las necesidades de 705.000 personas.

Hacia 1908 la ciudad había llegado a contar con 1.025.650 habitantes. Era necesario elaborar un nuevo proyecto de saneamiento que atendiera este crecimiento y los requerimientos de las nuevas áreas comprendidas en el "Radio Nuevo". La Comisión Nacional de Obras de Salubridad decidió entonces encarar un vasto proyecto de saneamiento, que incluía una nueva ampliación de la Planta de Recoleta, los dos depósitos, uno el de Caballito (inau-

Dibujo. *La ampliación del establecimiento, estimada para satisfacer la demanda de 6 millones de habitantes, en 1928.*



Operarios. *Fotografía de época, tomada durante la construcción de la planta.*

gurado en 1915, con 12 grandes tanques de 6.000 m3 cada uno), el otro de Villa Devoto (inaugurado en 1917, también con 12 tanques de 6.000m3 cada uno), la ampliación de las redes de agua y cloacas y, entre otras importantes obras, la construcción de un nuevo establecimiento potabilizador. El emplazamiento elegido para la nueva planta fue un predio vecino al Parque Tres de Febrero, donde se encontraba el vivero municipal y donde se hallaban, desde hacía algunos años, las máquinas elevadoras auxiliares del establecimiento Recoleta, a orillas del Río de la Plata.

El plan confeccionado por la Oficina Técnica de la Comisión comenzó a esbozarse en el año 1906, se concluyó y aprobó en agosto de 1908, y fue convalidado por la Ley 6.385 de 1909, que posibilitó estas las realizaciones. Una parte de las obras de la nueva planta potabilizadora, que preveía la provisión de 300 litros diarios por habitante y una capacidad total de 1.800.000 m3 de agua diarios, fue inaugurada oficialmente durante los festejos del Centenario.

A fines de 1913 se puso en servicio la primera sección de las obras del barrio de Palermo, mediante el funcionamiento de cuatro bombas centrífugas que suministraban el agua proveniente de dos depósitos de decantación y dos filtros, y la habilitación de las dos primeras líneas de grandes cañerías de impulsión que alimentaban el Norte, el Centro y el Sur de la antigua red de distribución.

Durante los años 1914 y 1915 continuaron los trabajos. Las dificultades que generó la Primera Guerra Mundial comenzaron a sentirse con mayor intensidad a partir de 1916, especialmente por la imposibilidad de concretar los empréstitos necesarios para solventar la ejecución de las obras y por el retardo en las entregas de los materiales importados de Europa. A pesar de estos problemas, las obras fundamentales en Palermo quedaron concluidas entre los años 1917 y 1918.

Con un lenguaje estilístico propio de la arquitectura del saneamiento de las últimas décadas del siglo XIX, el Establecimiento Palermo constituye un patrimonio industrial de valores relevantes, con variedad de tipologías edilicias y equipamiento histórico.

Réplica. *En primer plano, el edificio de la primera Casa de Bombas de Buenos Aires, construido como el original por operarios de OSN, hacia 1933.*

Vista aérea. *En la actualidad, la Planta San Martín.*

Imponente. *Un sector de la planta. Abajo, a la izquierda, los antiguos filtros, desactivados. A la derecha, la Casa de Bombas Impelentes, reciclada para nuevos usos.*

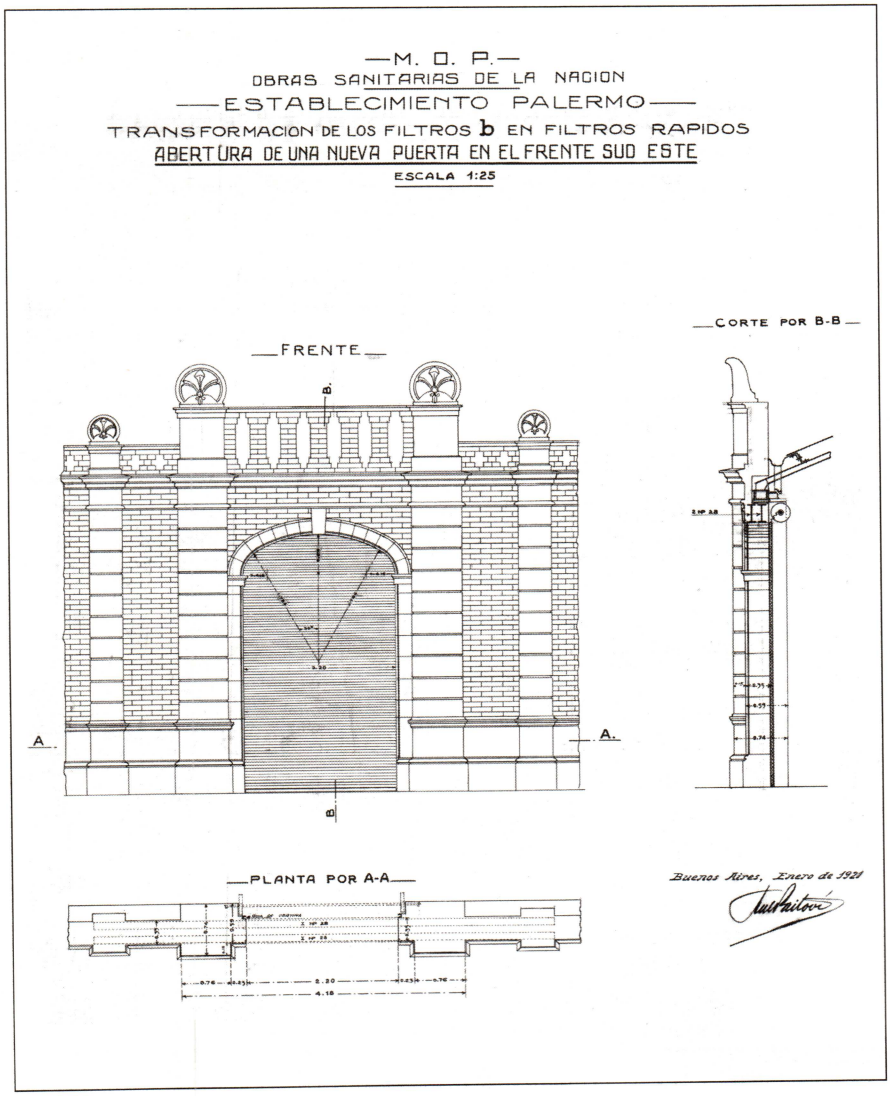
En el curso de 1923 se redactó un plan general de obras para ampliar los servicios de agua y cloacas, pues se esperaba que en cuarenta años la urbe triplicara la cantidad de habitantes alcanzando una población de 6.000.000 de personas. El plan, que se desarrollaría entre 1923 y 1963, determinaba que el Establecimiento Palermo sería el único centro de provisión de agua, lo que requería aumentar su capacidad de producción y ampliar la superficie de su terreno de 17 a 23,5 hectáreas.

Si bien sufrió las demoras y alteraciones propias de un emprendimiento tan amplio, el programa de obras se fue desarrollando y a fines de 1928 quedaron terminadas en el barrio de Palermo, en el predio limitado por las actuales arterias Figueroa Alcorta, Leopoldo Lugones, Florencio Sánchez y La Pampa, las instalaciones que permitían alcanzar una producción media de 800.000 metros cúbicos por día, con lo que se llegaba a cubrir el abastecimiento de la ciudad. Esto posibilitó que, en octubre de ese mismo año, quedara definitivamente fuera de servicio la Planta Recoleta. A fines

de 1934, la Planta de Palermo servía a más de 2.700.000 habitantes de la Capital y aglomeraciones circundantes.

Este establecimiento, que contó con todos los adelantos técnicos y edilicios para la elevación, purificación e impulsión del agua, muestra -a pesar de su dilatado proceso de construcción- destacable coherencia estilística, ordenada composición y una magnífica relación entre superficies edificadas y espacios verdes parquizados. Las construcciones presentan acabados superficiales que simulan ladrillos vistos rojizos -en realidad, revoques de este color- con elementos decorativos de la antigüedad clásica y del Neorrenacimiento, jerarquizando vanos, remates, esquinas, accesos y basamentos. Cabe destacar que la sucesión de arcadas que se visualizan desde las avenidas Figueroa Alcorta o Lugones cumplen el fin de circundar las grandes piletas donde es tratada el agua del río. En cuanto a las rejas que circundan el predio, se ubican entre pilares que marcaban un ritmo; sobre ellos, unos macetones de mampostería contenían plantas diversas.

El conjunto refiere a un lenguaje estilístico de difundido uso en la arquitectura del saneamiento desde las últimas décadas del siglo XIX, particularmente en los enclaves donde tuvo marcada influencia la ingeniería británica. Su uso se prolongó hasta avanzado el siglo XX, de la misma manera que la arquitectura de los estilos históricos extendió su vigencia hasta fines de los años ´30. Establecimientos de formas y tipologías similares podemos ver en las provincias, proyectados por reparticiones locales de Obras Sanitarias de la Nación.



Dibujo.
Documentación de la obra, de 1921.

Filtros rápidos.
Trabajan con el agua proveniente de dos depósitos de decantación.

Postal. *La Casa de Bombas Impelentes Auxiliares, filtros y depósitos de agua filtrada.*

Este sitio constituye hoy un patrimonio industrial de valores relevantes, con variedad de tipologías edilicias y equipamiento histórico, y un testimonio vivo de la labor desplegada por los equipos de profesionales y técnicos nacionales en el proyecto y construcción de los sistemas de purificación de agua potable.

Bibliografía

Candiotti, Marcial R. Obras Sanitarias de la Nación. Cincuentenario de las Obras de la Capital Federal. Exposición sobre su desarrollo económico y financiero, 1868 – 1918. Buenos Aires: Est. Gráfico A. de Martino, 1918.

Tartarini, Jorge D. La Planta San Martín en Palermo. En: Radovanovic, Elisa – Tartarini, Jorge. Agua y Saneamiento en Buenos Aires. 1580 – 1930. Buenos Aires: Aguas Argentinas, 1999.

Tartarini, Jorge D. El Patrimonio del agua en Buenos Aires. En Álvarez Areces, Miguel A. - Tartarini, Jorge D. (Coord.). Patrimonio Industrial en Iberoamérica. AySA: INCUNA, 2007.

Canal colector. *Una de las instancias del proceso de purificación.*

Vela Huergo, Julio. Obras Sanitarias de la Nación. Reseña general. Histórica, Descriptiva y Estadística. Buenos Aires: G. Kraft Ltda, 1935.

Fotos
Departamento de Documentos Fotográficos. Archivo General de la Nación y Archivo Histórico de Planos de AySA.

Dibujos
Equipo de Obras Sanitarias de la Nación

Planos
Obras Sanitarias de la Nación. Ingeniero Antonio Paitoví. Archivo Histórico de AySA. Plano de conjunto del Establecimiento Palermo, 1923.

Monumento Histórico Nacional. Decreto Nº 25.580./2002

USINA GENERAL SAN MARTIN EPILOGO DE UNA EPOCA

JOSE MARIA ZINGONI

A partir de 1914 disminuyen las obras representativas de la arquitectura industrial en Bahía Blanca. Luego de la Guerra comienza un nuevo impulso, pero más en el sentido de expansión de los tramos viales que en el de construcciones urbanas o portuarias. La compra de las propiedades del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico por parte del Ferrocarril del Sud y la venta de sus compañías subsidiarias fueron marcando el retroceso en campos de acción que habían caracterizado a las empresas inglesas.

Ningún edificio mejor que la Usina General San Martín para marcar el epílogo de la producción arquitectónica de las empresas ferroviarias. La penetración de capitales italianos en la provisión de servicios, principalmente la energía eléctrica, y la construcción de la gran usina en el puerto -lindante con el edificio de la usina del FCS, de fuertes características inglesas- con características estéticas netamente histórico-eclécticas, eran hechos impensados unos años antes.

Muchos son los edificios académicos realizados entre 1880 y 1930, pero la obra de la Usina cuenta con tres características que muestran el corte o la ruptura definitiva con la arquitectura industrial. En primer lugar, su ubicación en la costa del puerto de Ingeniero White, junto a la empresa del Ferrocarril del Sud, cuya zona presentaba uno de los mayores perfiles industriales. En segundo término, la función del edificio: usina, una temática preferida y edificio símbolo de las empresas ferroviarias. Por último, la procedencia de capitales, en este caso italianos, sin duda decisiva para el cambio en la expresión edilicia.

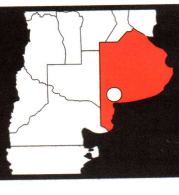
En el año 1929 las Empresas Eléctricas de Bahía Blanca (EEBB) encargaron el proyecto de una planta termoeléctrica al arquitecto Molinari, por entonces Jefe de

Torreón. *Adscripto a corrientes historicistas, materializado de hormigón revestido en piedra.*

Obra
Ex. Usina General San Martín (1929 - 1932)

Autor
J. Molinari

Ubicación
Ruta Nacional Nº 252. Acceso al Puerto de Ingeniero White, Pcia. de Buenos Aires.



Proyectos de la Compañía Italo Argentina de Electricidad, quien había realizado en la Capital Federal muchas subestaciones de transformación.

El nuevo edificio se levantó en la zona del puerto. Los trabajos estuvieron a cargo de la empresa alemana Geopé, y para construirlo allí hubo que ganar tierras al mar. Dado que el solar era un lodazal hasta donde llegaban las mareas, sus cimientos debieron ser erigidos sobre pilotes de hormigón que se hundían en el barro hasta encontrar suelo pedregoso.

La construcción se llevó a cabo en hormigón armado y el edificio fue revestido en piedra. Pocas obras del patrimonio bahiense están tan bien documentadas; dos carpetas de fotografías cuentan el desarrollo de los trabajos, desde las fundaciones hasta la ubicación de las máquinas. También se conservan los planos, copias del original en ferroprusiato; plantas, fachadas, cortes y detalles.

En 1932 la obra quedó terminada y se hizo inconfundible su silueta como contrapunto de los grandes elevadores del puerto inmersos en la calma de la bahía. La inauguración oficial se realizó el 1º de octubre de ese mismo año.

Aunque el programa de necesidades hubiera hecho pensar en una solución funcionalista, se ve aquí una concreción que adscribe a corrientes historicistas que parecían ajenas al tipo de edificio planteado. Por un lado, es bueno recordar que las obras de Molinari realizadas para la Italo son fuertemente historicistas, aunque concretadas en ladrillo y con tendencias florentinas. Por otro, parece que se quiso dar cierta idea de fortaleza y energía, y ambas se lograron tanto por el partido adoptado como por el tratamiento de los detalles.

La energía está presente por el movimiento ascendente de volúmenes que terminan en el torreón, por las esbeltas aberturas y la gradación que le otorgan los contrafuertes. La fortaleza la dan las superficies cerradas o apenas perforadas, pero especialmente el revestimiento de piedra (tratado con diferentes tonalidades), sus almenas y "torres de guardia".

Llama la atención la galería corrida sobre el frente, en el primer nivel, con su pseudo-loggia. Dos sistemas de arcos se repiten simétricamente, los capiteles de cada columna constituyen un motivo distinto, aunque repetido en cada parte. Entre ellos aparecen guardas geométricas, motivos vegetales y animales.

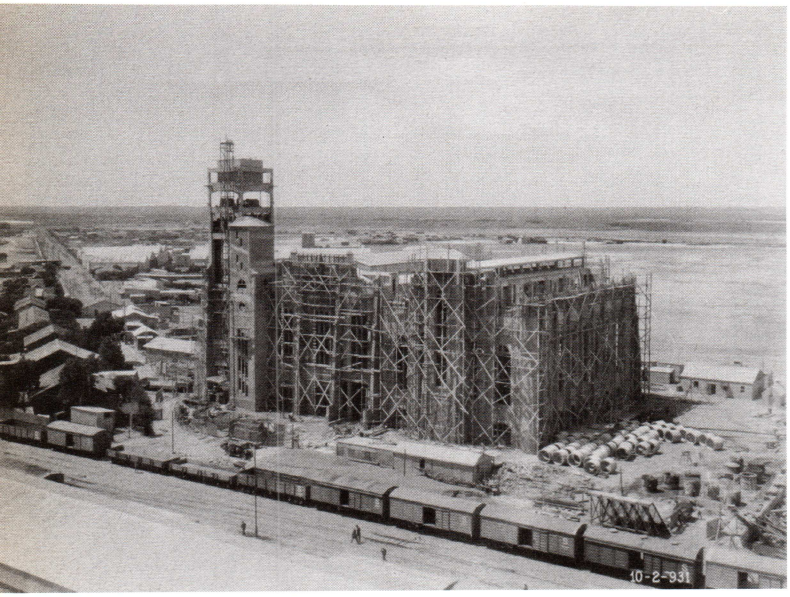
En el centro de la galería se encuentra una escultura adosada al muro con la advocación a San Jorge. Fue realizada por el escultor italiano Troiano Troiani (quien había llegado al país en 1914) y posiblemente fue donada por otros dos italianos: Juan Carosio, presidente del Directorio de la Italo, y Agustín Zamboni, quien ocupaba el cargo de Director General de ambas empresas, la Italo Argentina y la EEBB.

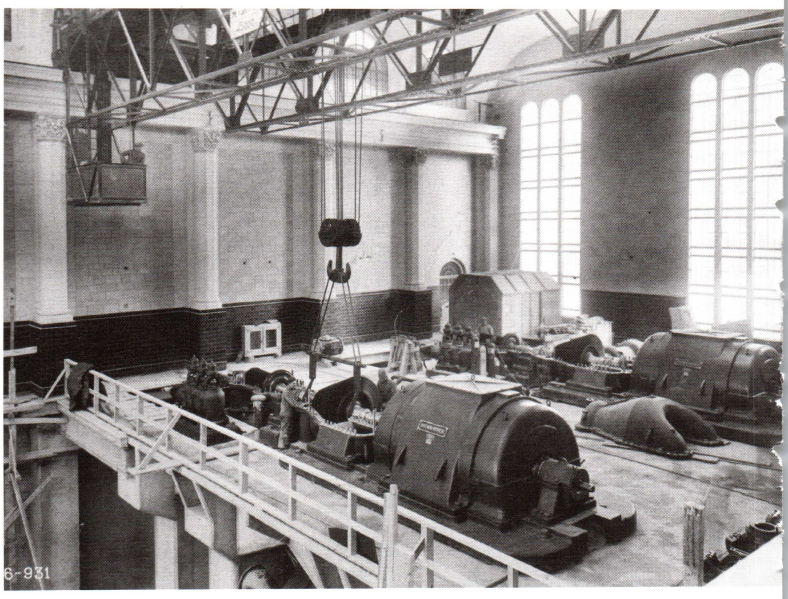
La obra, titulada "San Jorge y el dragón", muestra al santo montado en un brioso caballo justo en el momento previo a clavar su lanza en la boca del dragón. La situación es captada con dramatismo; el rostro sereno de San Jorge se contrapone a la feroz cabeza del animal agazapado

Fortaleza. *El sistema de arcos simétricos es parte de la envolvente del edificio, símbolo de la producción de energía.*

Silueta. *Compleja y rica, en ella se destacan el torreón y las almenas.*

Compacto. *Superficies poco perforadas y "torres de guardia" completan un programa cerrado y funcional.*





bajo la figura del caballo. El tenso dinamismo de la escena mítica se ve perfectamente equilibrado por la composición.

Su interior no es menos fantástico. En el cuerpo central -la gran sala de máquinas- se tuvieron los mismos cuidados decorativos de la fachada principal. Construida sobre el primer nivel, se conforma como una sala única de grandes dimensiones donde se encontraban las turbinas generadoras de energía. Por debajo, en planta baja, se accedía a las máquinas y talleres. El cuerpo de la fachada principal contenía largos pasillos con tableros de comando y las únicas oficinas se encontraban en los distintos pisos de la torre. A ellos se llegaba por una escalera o por un ascensor.

Del otro lado de la sala de máquinas, frente al canal navegable y la mejor vista de la ría, se encontraban los depósitos a granel, donde se almacenaba la materia prima que servía de combustible. El sitio nunca fue terminado, o simplemente no interesaba hacerlo.

A la distancia, la visión nos impone rescatar el valor de estas obras, verdaderos testigos del desarrollo de Bahía Blanca y una amplia región. Sin duda la recuperación de un patrimonio tan vasto e interesante no puede tener el fin de un repositorio cultural.

En 2001, luego de intensas gestiones, la titularidad del dominio pasó de la empresa ESEBA residual a la Municipalidad de Bahía Blanca. La acción formaba parte de una política patrimonial que desde hacía años se venía llevando a cabo, incorporando edificios históricos al acervo municipal, restaurando o poniendo en valor otros, realizando el inventario del patrimonio, promoviendo ordenanzas, declaratorias e instrumentos de financiamiento.

La incorporación de la Usina General San Martín no llegaba en la mejor de las épocas. No obstante, se programaron algunas tareas sencillas en su entorno y con la labor de planes de trabajo, complementados con personal del municipio, se llevaron adelante. Así, el jardín sobre la fachada recuperó su esplendor; pasó de ser un verdadero basural a tener nuevamente césped y las plantas originales más importantes.

Con torres, almenas y elementos compositivos propios de una fortaleza, la usina General San Martín rompió con el molde de la estética de la Revolución Industrial. Fue el epílogo de la producción arquitectónica de las empresas ferroviarias.

Documentación. *Fotos de archivo que registran la construcción de la usina en el puerto de Ingeniero White.*

Maquinaria. *La disposición según imágenes de 1929, del archivo de la Empresa Eléctrica Bahia Blanca.*

Cuerpo central. *Allí funcionaban las turbinas generadoras de energía.*

Construcción. *Los cimientos fueron construidos con pilotes de hormigón, en función de ganarle tierras al mar.*

El otro foco de atención fue recuperar los galpones que, dentro del mismo terreno, se encuentran frente al edificio histórico. No es una construcción significativa desde el punto de vista patrimonial; es más bien un edificio secundario que data de los años '60 aproximadamente. Sin embargo, sus características de grandes naves y buena estructura, daban la posibilidad de destinarlo a varios fines. Más aún, si bien el edificio se veía muy deteriorado, las tareas a efectuar eran sencillas y podían ser llevadas adelante.

Un año más tarde, en 2003, se inauguró allí el Museo Ferro White. Se incorporaron 400 m2 de archivo y museo a la superficie municipal destinada a cultura; pero lo mejor fue que se comenzó a dar vida al entorno de la Usina.

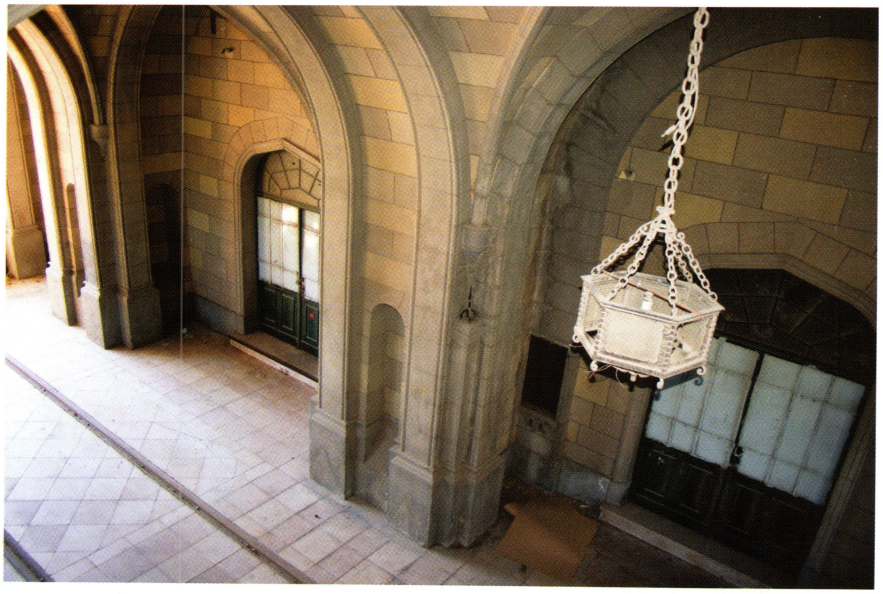
Unos años después se abrió al público la casa que originalmente estaba destinada al Gerente de la Usina. Se encuentra en el mismo parque, pero separada tanto de la usina propiamente dicha como del actual Museo. Allí se asentó la "Casa del Espía", un sector del museo con piezas propias de la casa y algunas exposiciones que van rotando. Toma su nombre de la creencia popular que dice que el Gerente actuaba como un espía durante los tiempos de la II Guerra Mundial.

El interior de la usina no ha sido tocado. Es esencial comenzar con la descontaminación de los suelos, pero ello es parte de una de las tareas necesarias y no un impedimento para recuperar la obra. Por otro lado, el edificio tiene una estructura increíblemente sólida y su esquema espacial brinda grandes posibilidades de uso.

Mirando a la ría, la vista que se tiene desde la Usina es por demás maravillosa; se encuentra frente al codo del canal, desde donde se puede ver la desembocadura -Puerto Belgrano- y, hacia el interior, los muelles de Ingeniero White y Galván. Por allí pasan todos los buques.

Bibliografía

Viñuales, G. y José Zingoni. Patrimonio de



Gran sala de máquinas. *De grandes dimensiones, alojaba las turbinas generadoras de energía.*

Rotundez. *Las enormes pilares y la masa muraria generan una imagen fuerte y contundente.*

Hito urbano. *Revestido en piedra y terminado con almenas, es una imagen pregnante de la ciudad.*

Bahía Blanca. Bahía Blanca: Diario La Nueva Provincia y el Instituto de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, 1990.

Benitez, R., Mabel Cernadas de Bulnes (compiladora). La inmigración como esencia. Ponencia presentada en el Primer Seminario sobre Historia y Realidad Bahiense. Buenos Aires: Publicada por la Universidad Nacional del Sur y el Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires. Bahía Blanca de Ayer y Hoy, 1991.

Zingoni, José. Arquitectura Industrial: ferrocarriles y puertos, Bahía Blanca 1880-1930. Bahía Blanca: Editorial Universidad Nacional del Sur, 1996.

Zingoni, José. Patrimonio de la Arquitectura Industrial de Bahía Blanca. En Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España. Serie Cuadernos. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico y CEDODAL, 2001.

Zingoni, José. Arquitectura ferro-portuaria en Bahía Blanca. Editorial de la UNS. 2010.

Fotos

Arq. José María Zingoni, Arq. Jorge Pablo Willemsen. Fotos antiguas: Archivo Empresa Eléctrica Bahía Blanca. Museo Municipal Ferro White.

Monumento y Patrimonio Histórico Cultural. Ley 3528/2001. Monumento Histórico Municipal. Decreto 79-CM/ 1993.

ESTACION SAN CARLOS DE BARILOCHE
MATERIALES NOBLES PARA LA PATAGONIA

MARCELA CERRUTI Y MARIA CRISTINA COVAS

La mayor inversión en obras ferroviarias en la Patagonia se produjo en el período comprendido entre la finalización de la Campaña al Desierto y la Primera Guerra Mundial, en coincidencia con la creación de grandes estancias y colonias agrícolas.

En 1884 el Ferrocarril del Sud llegaba hasta Bahía Blanca y en 1900 hasta Neuquén.

La explotación lanera y la creación de la Ciudad Industrial del Nahuel Huapi, hecho que no llegó a realizarse, dieron sustento económico a la concreción de la llamada Línea Sur, desde San Antonio Oeste a San Carlos de Bariloche.

En mayo de 1934 se inauguró el servicio ferroviario hasta la ciudad de los lagos. El primer tren arribó, proveniente de Buenos Aires, el 12 de diciembre del mismo año.

La llegada del ferrocarril y la creación de la Dirección de Parques Nacionales (actual Administración de Parques Nacionales), hicieron de San Carlos de Bariloche uno de los centros más desarrollados de la Patagonia. La aparición de este medio de transporte consolidó al pequeño pueblo transformándolo en una ciudad turística de nivel internacional.

Parques Nacionales se ocupó de la preservación del ambiente paisajístico natural y dotó a la ciudad y su zona de influencia de obras de equipamiento e infraestructura, mientras que el ferrocarril aseguró un importante flujo de pasajeros que llegaban a la ciudad para conocer las promocionadas bellezas naturales del lugar.

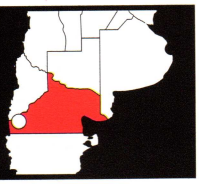
Los jóvenes de la alta sociedad porteña realizaban viajes turísticos hacia San Carlos de Bariloche desde antes de la década del ´30, lo cual era una verdadera aventura. Viajaban en tren hasta Carmen de Patagones, de allí cruzaban en lancha a la vecina ciudad de Viedma y en automóvil se trasladaban a la localidad portuaria de San Antonio, donde retomaban el viaje en

Arquitectura pintoresquista. *La estética de la estación coincide con el resto de las obras realizadas por Parques Nacionales en la zona.*

Obra
Estación del Ex Ferrocarril Gral. Roca. San Carlos de Bariloche (1934)

Autor
Hernán Gamboa

Ubicación
Ruta nacional N° 40. Ingreso a S. C. de Bariloche y lago Nahuel Huapi, San Carlos de Bariloche. Pcia. de Río Negro.



RESTAURANT

tren hasta Ingeniero Jacobacci. El periplo se completaba con un último trayecto en automóvil y la llegada a la ciudad andina.

A partir de la creación, en 1949, de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, la línea ferroviaria comenzó a llamarse Ferrocarril General Roca.

En cuanto a la ubicación de la estación, se decidió, por razones urbanísticas, situarla en el ingreso a S. C. de Bariloche y cerca del lago Nahuel Huapi, descartándose la zona de Puerto Moreno y el sector que ocupa actualmente la Catedral Nuestra Señora del Nahuel Huapi. Parques Nacionales consideraba que el ferrocarril no debía ingresar al centro de la ciudad.

El proyecto fue realizado por el arquitecto Hernán Gamboa en 1934 y la construcción, que comenzó el mismo año, estuvo a cargo de la Empresa Yuno de Buenos Aires.

La obra se terminó de construir durante la presidencia en Parques Nacionales del Dr. Exequiel Bustillo. Mientras que la arquitectura ferroviaria en otras ciudades del país respondía a modelos estéticos del Racionalismo o del Art Déco, en la estación de Bariloche primó la arquitectura pintoresquista, tal como ocurrió con las obras realizadas por Parques Nacionales en la zona.

A diferencia de lo que ocurre en otras estaciones de la línea sur rionegrina, carentes de ornamentación, tanto el hall como el pórtico de acceso vehicular le imprimen una destacada escenografía. Formas y proporciones articulan la fachada urbana preservando los valores esenciales del lugar, haciendo de la obra una magnifica pieza arquitectónica y urbana.

La tipología de la obra responde a una volumetría lineal compacta con techo a dos aguas, quebrado en el centro por otro techo perpendicular que acentúa la recova de acceso. Los extremos del edificio están rematados por cuerpos, con techos a dos aguas, a 45º, que enfatizan a las viviendas que albergan.

La construcción se realizó en hormigón armado, con mampostería revestida en piedra y cubierta de pizarra plana de color negro. Los mojinetes centrales, en frente y contrafrente, imitan pan de bois (entramado de madera), mientras que los laterales se resuelven con tablas horizontales. Ambos elementos arquitectónicos decoran las fachadas.

La madera para la carpintería y la pizarra para los techos fueron traídas desde Buenos Aires, mientras que materiales como arena y la piedra para revestimiento eran extraídos de canteras abiertas en el trayecto de la red vial.

El amplio hall central se destaca dentro del conjunto por su buen estado de

Ubicación. *Se sitúa en el ingreso a la ciudad, cerca del lago Nahuel Huapi. Se consideró que el ferrocarril no debía ingresar al centro.*

Planta. *General.*

conservación general, dada la nobleza de los materiales utilizados. La boletería es de boiserie, con zócalo de mármol verde y estructura superior en bronce cincelado, con cerramiento vidriado. El cielo raso está conformado por un artesonado resaltado por la elección de los colores, verde para las vigas y blanco para el fondo, con luminarias dispuestas de modo simétrico. En la parte superior de las paredes se completa este diseño decorativo. El piso es de mosaico en damero de dos colores.

La puerta del acceso principal y la del andén, de excelente calidad como el resto de las carpinterías de madera, presentan un diseño rematado con un arco de medio punto, vidrio repartido biselado y herrajes de bronce.

Las ventanas son rectangulares, con marco cajón de madera en el interior y antepechos de piedra. En correspondencia con todas las carpinterías se destacan arcos de piedra con bajorrelieves. Los pisos en el exterior son de piedra, en pasillos de pinotea, y en sanitarios de mosaico granítico.

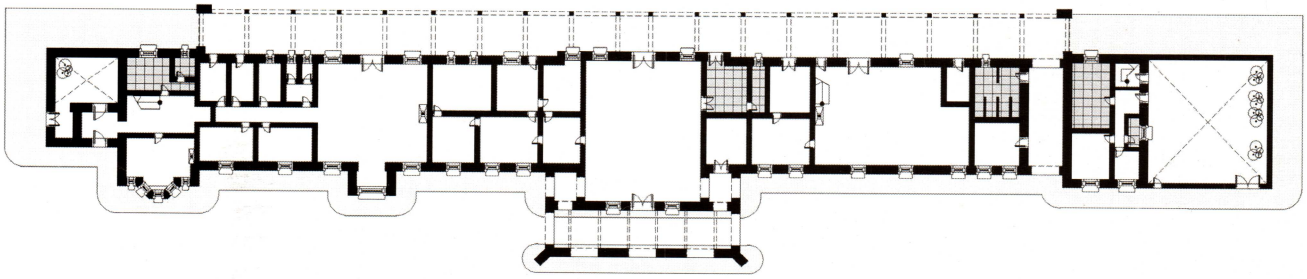
Las arcadas de hormigón que conforman el andén proponen una visión enfocada hacia las montañas. Es llamativo el voladizo que se abre hacia el paisaje con su pendiente invertida, precursor de la arquitectura que vendrá. El hormigón, la piedra y la madera, materiales que se exponen sencilla y prolijamente, nos remiten a una obra peculiar.

Como un elemento referencial para el manejo del tiempo, un gran reloj se halla ubicado sobre el frontis central que enmarca la entrada a la estación. El edificio se completa al Sur con pequeñas lucarnas y chimeneas resueltas en ladrillo visto, mientras que al Norte, el andén paralelo a las vías, posee detalles ornamentales de hormigón en las arcadas y capiteles de las columnas. El frente del edificio mira hacia la parquización de la ruta, lo que otorga una agradable visual al conjunto.

Debemos destacar el cuidado diseño y ejecución del monolito de señalética que completa la estación de ferrocarril de S. C. de Bariloche. Erigido en piedra, con cómodos asientos para la espera y un bebedero de bronce con el Escudo Nacional, símbolo de la grandeza y presencia del Estado Nacional en la lejana Patagonia.

Con características arquitectónicas similares, se construyeron en los alrededores un grupo de viviendas para los empleados de la estación y galpones. Y en las proximidades se encuentra el edificio de Radio Nacional y la Estación Terminal de Omnibus.

El entorno del conjunto es de uso comercial e industrial, con baja densidad poblacional y tránsito vehicular rápido,



Símbolo de una época de esplendor que marcó el rumbo de la región, la Estación conserva sus características arquitectónicas y urbanas. Y representa parte de la identidad histórica y cultural de San Carlos de Bariloche.

Lineal y compacta. *Con techo a dos aguas, la construcción se realizó en hormigón armado, con mampostería revestida en piedra y cubierta de pizarra plana de color negro.*

Andén. *Paralelo a las vías, con detalles ornamentales de hormigón en las arcadas y capiteles de las columnas.*

a través de la Ruta Nacional 40 (ex Ruta Nacional Nº 237).

Actualmente la empresa Tren Patagónico S. A. recorre la línea sur, desde San Carlos de Bariloche hasta Viedma, capital de la provincia de Río Negro.

Hasta hace algunos años se realizaba una atractiva excursión por la estepa patagónica a bordo del centenario Tren Histórico a Vapor. Se recorrían 40 km hasta llegar a la estación Perito Moreno, próxima a la Laguna Los Juncos. Se espera, en un futuro próximo, retomar este servicio de gran interés para el turismo local y extranjero.

Por sus características arquitectónicas y urbanas, la Estación de Ferrocarril de San Carlos de Bariloche es representativa de una época floreciente que definió el futuro de la región.

Las obras de ingeniería y arquitectura, el mobiliario, equipamiento, material rodante e incluso el patrimonio intangible, son un testimonio que debe ser cuidado para las futuras generaciones. A poco de cumplirse 80 años de su inauguración, la preservación, conservación y valorización, deben ser temas a considerar para salvaguardar parte de la identidad histórica y cultural de la ciudad.

Bibliografía
Comisión de Preservación del Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Urbano, Municipalidad de San Carlos de Bariloche. Patrimonio Arquitectónico y Urbano de San Carlos de Bariloche, Tomo II. San Carlos de Bariloche: 1995.

Lolich, Liliana. El ferrocarril en la Patagonia. Una aproximación al análisis de su significación. Arquitectura e incidencia urbana. Puerto Madryn, 2003.

Lolich, Liliana. Ferrocarril en Bariloche. Museo de la Patagonia. Parque Nacional Nahuel Huapi. Administración de Parques Nacionales. San Carlos de Bariloche: Asociación Amigos del Museo de la Patagonia, 2003.

Arquitectura Ferroviaria. En: Revista Summa N°115. Número especial. Buenos Aires: 1977.

Williams, Fernando. Arquitectura Ferroviaria. En: Lienur, Jorge Francisco y Aliata, Fernando, Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Buenos Aires: AGEA, 2004.

Planos
Arq. Marcela Cerruti e Ing. María Cristina Covas

Fotos
Arq. Marcela Cerruti e Ing. María Cristina Covas

Agradecimientos
Biblioteca Popular D. F. Sarmiento y Museo de la Patagonia F. P. Moreno. PNNH

Materialidad. *Piedras extraídas de canteras funcionales al proyecto.*

Arcos. *Con dovelas en mampostería de piedra.*

Puntual. *Un gran reloj, ubicado sobre el frontis central, señala la entrada a la estación.*

Monumento Histórico Provincial y de Interés Histórico, Arquitectónico y Cultural. Concejo Deliberante de la Municipalidad de Lanús. Sitio de Interés Cultural. Norma Nª 49.774/1995. CABA.

PUENTE ALSINA PORTICOS NEOCOLONIALES

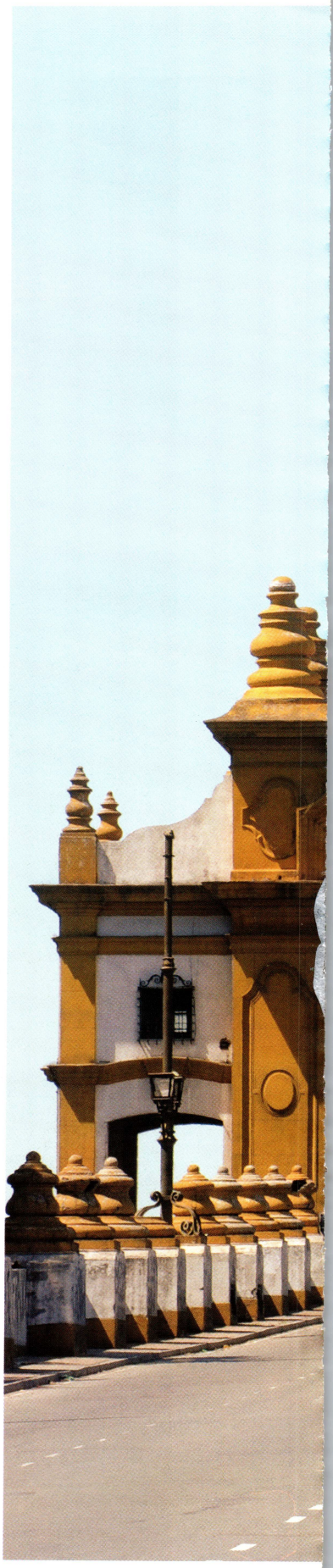
ELSA PENTAL Y NICOLAS FERNANDEZ DIAZ

El Riachuelo siempre ha ejercido una barrera natural entre el desarrollo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y la Zona Sur de la Provincia de Buenos Aires; sin embargo, la economía ha establecido las condiciones para romper con esa disposición del paisaje natural estableciendo vías más expeditas que facilitan el intercambio, generando nuevos polos de colonización y arraigo a través de hitos que son patrimonio del país.

A mediados de siglo XIX había mucho tráfico sobre lo que se conocía como Paso de Burgos. Según señala Daniel M. Di Leo, "por aquel entonces existía únicamente el puente Barracas, mientras que en el resto del curso se acudía al servicio de los trajinistas como el citado Burgos, o bien se vadeaba el río con las carretas, como ocurría en el mismo Paso de Burgos y también en el Paso Chico y en el Paso de la Noria".

Para 1855, el empresario saladero de origen vasco Enrique Ochoa de Zuazola y Elorringa tomó la decisión de levantar un puente sobre el paso a su propio costo. Presentó un proyecto al Gobierno de la provincia y se comprometió a terminarlo en el lapso de un año. El puente se construyó con técnicas avanzadas para la época: era de mampostería común y constaba de tres arcos de medio punto, de 7,05 metros de luz cada uno y una luz total de 23,25 metros entre estribos. Pero no alcanzó a pasar medio año de habilitado para que una gran creciente provocada por la tormenta "de Santa Rosa" arrasara con él.

La necesidad de un paso expedito impulsó a Ochoa a que en el año 1856 le encargase la confección de planos y la dirección de la construcción de un nuevo puente al ingeniero saboyano Carlos E. Pellegrini, quien fuera autor del antiguo Teatro Colón y uno de los socios fundadores del Instituto Histórico y Geográfico

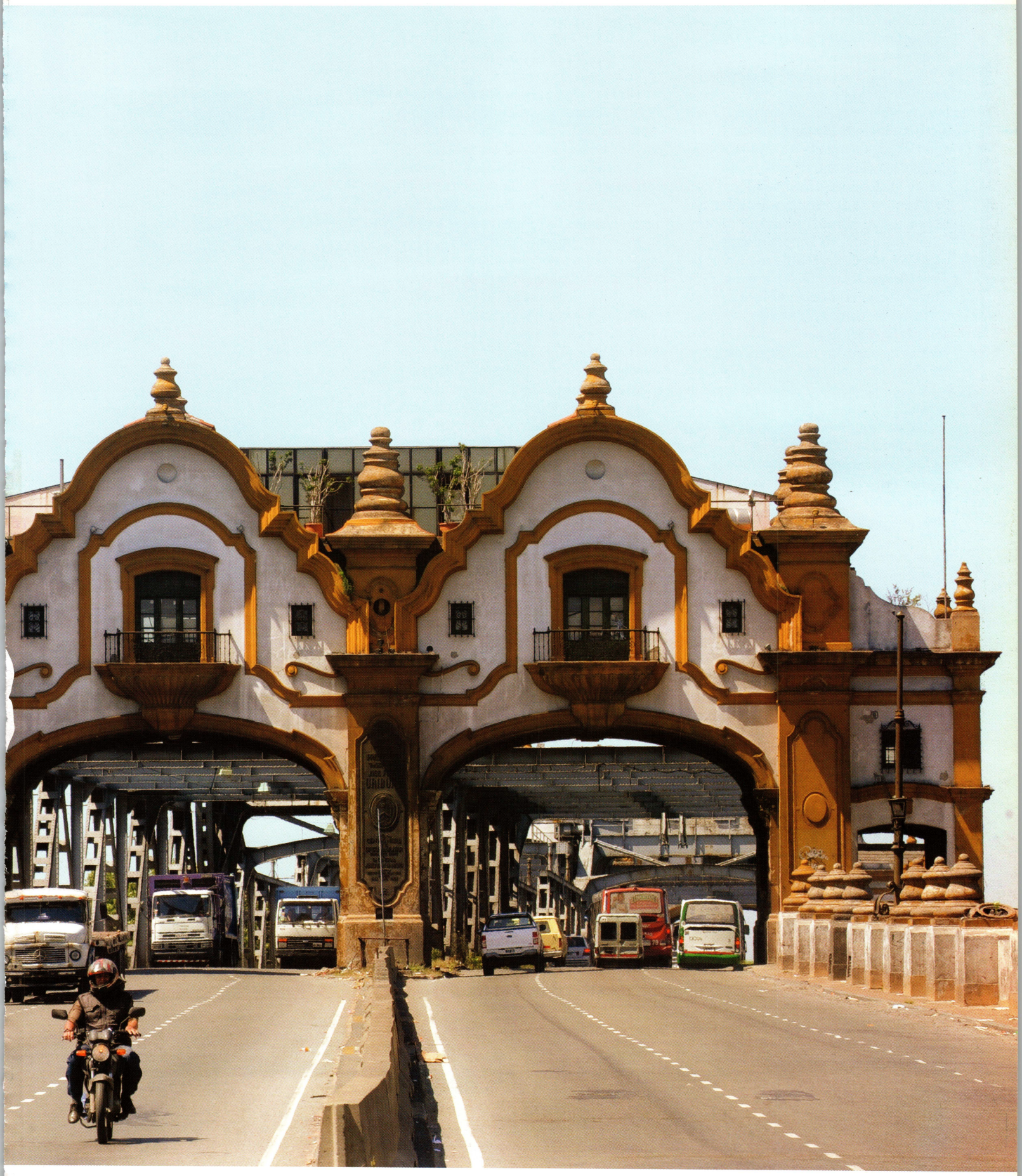


De avanzada. *La decoración de los pórticos, de origen cuzqueño, acompaña una estética hispánica.*

Obra
Puente Alsina.
(1936-1938)

Autor
José María Paez

Ubicación
Cruce del Riachuelo con Av. Sáenz, Nueva Pompeya (CABA) y Valentín Alsina, Lanús, Pcia. de Bs. As.



del Río de la Plata. Cabe señalar que este puente también fue arrasado por las aguas invernales de ese año.

Sin amilanarse, en 1858 el empresario vasco financió un nuevo proyecto en el mismo lugar, esta vez encargado al ingeniero-arquitecto alemán Otto von Armin von Lobbe, quien lo construyó con vigas de madera de urunday, quebracho colorado y lapacho. Fue inaugurado en 1859 bajo el nombre de Puente Valentín Alsina y soportó con éxito el tránsito de la época.

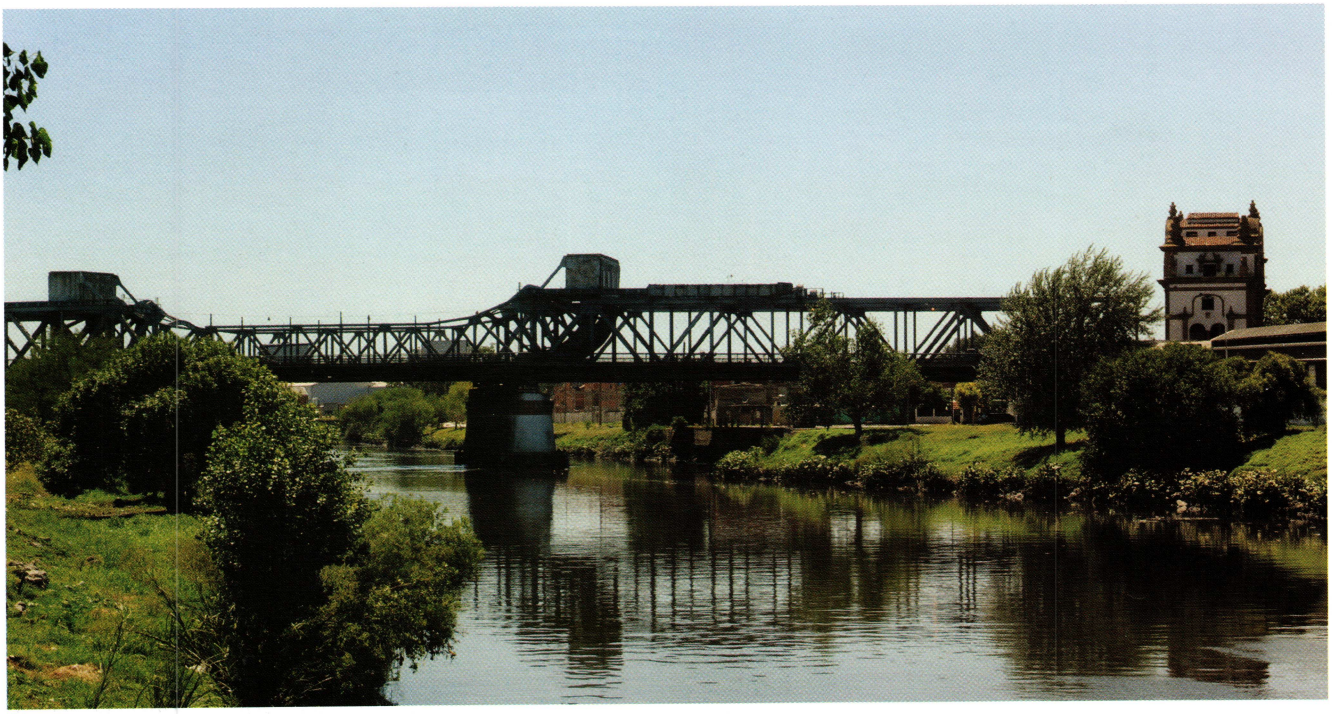
El área en torno al puente empezó a experimentar su desarrollo como polo industrial; a los saladeros se sumaron frigoríficos y otras industrias derivadas, como curtiembres, fábricas de aceites y de grasa, además de fábricas textiles y de ladrillos, talleres mecánicos y una fábrica de pinturas. Este desarrollo industrial empezaría a ser acompañado por el poblamiento de la zona.

El desarrollo del país y su consolidación como nación independiente no estuvieron exentos de diversos conflictos. La Revolución de 1880 llevó esos conflictos a los límites de la ciudad de Buenos Aires, justo allí, donde el control de los puentes implicaba un triunfo estratégico. Así, el 21 de junio de 1880 tuvo lugar la Batalla de Puente Alsina entre las fuerzas revolucionarias y las fuerzas nacionales. Tras la victoria definitiva de los federalistas, en 1885 el puente pasó a manos del Gobierno de la Nación, previo pago de una indemnización. Hacia el año 1910 se inauguró en el mismo sitio un cuarto puente, construido en hierro, que reemplazó a la vieja estructura de madera. Sin embargo, en la década de 1930 debería ser sustituido por la poca capacidad que tenía para el tránsito que por allí circulaba.

Hacia principios del siglo XX el proceso de industrialización de la zona en relación con la migración proveniente del continente europeo fue dotando a los barrios de Nueva Pompeya y Valentín Alsina de una población principalmente obrera que trabajaba en alguna de las fábricas de la zona. Toda una forma de vida se fue desarrollando en torno a la mezcla de culturas provenientes de diversas latitudes que cohabitaban en el trabajo, los conventillos y viviendas obreras, los bares, la iglesia y en las reuniones políticas y el transporte. Es en ese contexto que, en 1919, Puente Alsina vuelve a ser testigo de la historia del país en los sucesos de La Semana Trágica, que fue saldada con cientos de muertos y deportados.

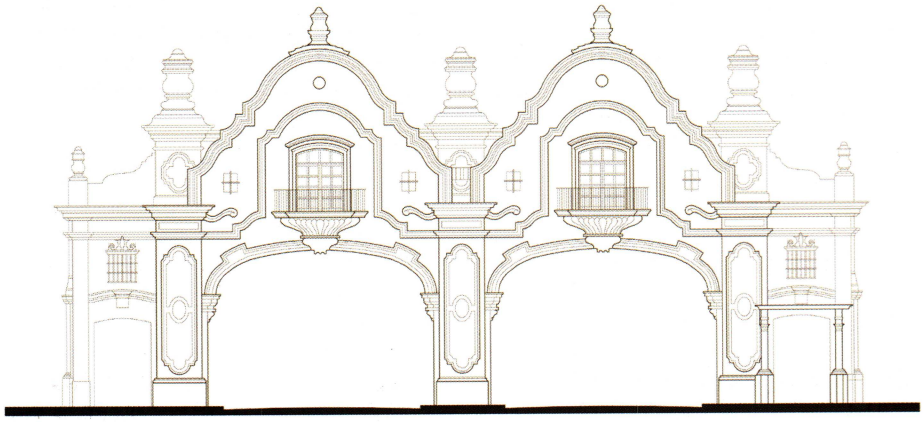
Esta caracterización de clase trabajadora y arrabalera en torno a Puente Alsina se va sedimentando en la cultura del lugar. Los cultores del tango deambularon, desde sus inicios, por esta zona; así, en sus bares y lugares de entretenimiento comenzaron a escucharse los primeros compases de la música que, con el tiempo, se transfor-

Estructura. *La rampa metálica conecta la Av. Sáenz con Valentín Alsina, una ruta histórica entre saladeros, industrias y el puerto desde su etapa fundacional.*



Vista. *Frente.*

Vista. *Lateral.*



0 5

maría en el símbolo por excelencia de la Ciudad de Buenos Aires. Para 1926 Benjamín Tagle Lara había escrito el Tango de Puente Alsina que popularizó Rosita Quiroga en 1930 a su vez, Carlos de la Púa, en 1928 había escrito su poema Puente Alsina, que también fue hecho tango; y en 1935 el poeta Homero Manzi bautizó a Nueva Pompeya como Barrio de Tango, inmortalizando la figura del puente en la Milonga de Puente Alsina.

Todos estos homenajes tienen como referencia historias en torno a los sucesivos puentes que se irguieron en el antiguo Paso de Burgos y que, desde 1938, está marcado por el actual Puente Alsina. Pero en la poesía no se describe la estructura, ni trasciende la impronta física del puente, se habla de un sentimiento de pertenencia y de una identidad característica, ya no solo obrera, sino además con aires bohemios y marginales.

"Puente Alsina, sos el cuadro bravo de la ciudad", dice Carlos de la Púa en su poema; y con el mismo espíritu Raúl González Tuñón declara en otro poema de la época, "Puente Alsina: barrio con fama de guapo, los ladrones y los poetas no te tenemos miedo".

Esta imagen marginal se corresponde con una lenta degradación del área, un abandono que las autoridades decidieron

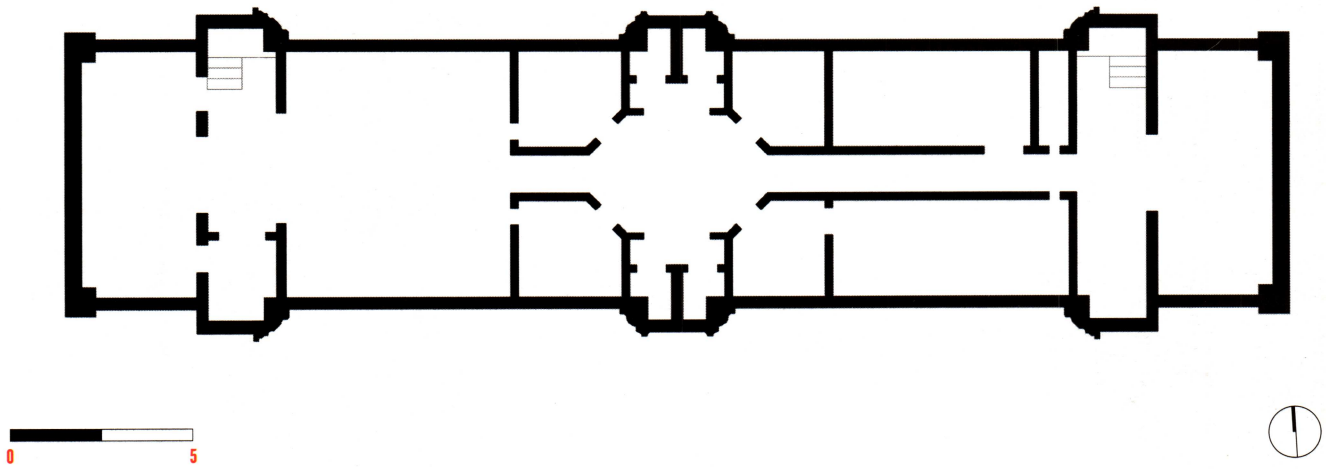
Rampas. *De uso vehicular. Los peatones acceden por escaleras.*

revertir con las instalaciones que acompañarían al nuevo puente, cuyas obras comenzaron en 1935. En ese entonces, el ingeniero José Calixto Alvarez proyectó el Puente como parte de un conjunto de obras que -junto con el Puente la Noria y la estación Puente Alsina- buscaban configurar una estructura de cambio para el área, respondiendo a los conceptos estéticos de la arquitectura Neocolonial.

La estructura del puente se conecta a través de una parte metálica y de dos bloques administrativos: los pórticos. Se orienta desde la Avenida Sáenz hacia donde se halla la Avenida Remedios de Escalada para llegar a Hipólito Yrigoyen (ex Pavón), antiguo camino de conexión entre saladeros, industrias y el puerto desde su etapa fundacional.

El edificio está compuesto por los dos pórticos que, en planta, definen un rectángulo que conforma, con el puente metálico y sus rampas de acceso, una luz libre que cubre el canal y las calles de la ribera. Para su acceso peatonal se localizan escaleras que permiten el paso entre las márgenes, al cual se accede por ambos costados. En su recorrido hay bancos y fuentes revestidas de mayólicas españolas.

Protagonista del desarrollo industrial de la zona, el Puente Alsina logró recuperar una zona degradada de la ciudad y establecer un punto más de contacto entre la Capital y el Sur.



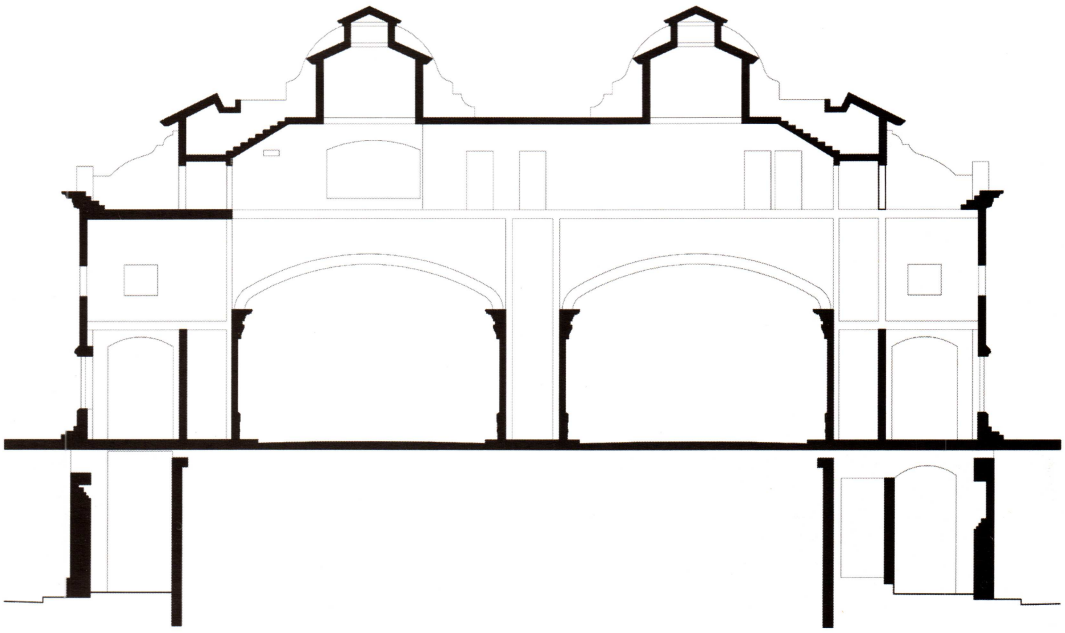
Planta. *General.*

Su construcción, de estilo neocolonial con decoración cuzqueña, cuenta con varios elementos formales, tanto en su interior como en su exterior, tales como molduras y carpinterías.

Lo cierto es que tras la construcción del puente y las obras urbanas y de transportes relacionadas se desencadena un repoblamiento y crecimiento de la zona urbana en torno a él y hacia el Puente la Noria. El relato de una vecina dibuja una postal del puente hacia 1950: "Del lado de la provincia, en la rotonda final del recorrido, los tranvías 8, 9 y 55 daban la vuelta, haciendo rechinar sus ruedas para volver a salir. Ellos nos conectaban con el resto de la Capital: el 9 nos llevaba hasta Constitución y el centro, el 8 hasta Plaza Once y el aristocrático Barrio Norte y el 55 hasta La Paternal. Casi siempre, al final del recorrido, llegaban vacíos. Eran muy pocos los de Puente Alsina que usaban ese servicio; por lo general, se usaban para ir más cerca. La rotonda trajo nuevos negocios que se abrieron a su alrededor: una pizzería, una mueblería, una farmacia, un kiosco-bar y una zapatería."

En el acto de inauguración se produjeron incidentes debido a que los vecinos rechazaban el nombre elegido del presidente de facto Félix Uriburu para el puente, exigiendo que se mantuviera aquel de "Puente Alsina". Finalmente, en el año 1998, el Municipio de Lanús promueve utilizar la denominación tradicional para las comunicaciones oficiales, y en el año 2002 Puente Alsina recupera su nombre histórico y representativo por medio de la Ley Nº 806 del GCBA.

La Ciudad de Buenos Aires declaró el año 1995 al Puente Alsina "Sitio de Interés Cultural" de acuerdo a la norma 49774.



0 5

Bibliografía
Cagliani, Martín. Historia del Riachuelo. En revista Circulo de la Historia N° 57. Buenos Aires, 2000.

Gutiérrez, R. y Diana Rosemberg. CEDIAP. Memorias del Ministerio de Obras Publicas Boletín Oficial.

De Paula, Alberto S. J. Del Pago del Riachuelo al Partido de Lanús, 1836 -1914.

Guarrera, Juana. Secretos de Buenos Aires: Puente Alsina. Edición N° 25, 2007. En www.secretosdebuenosaires.com/2007/12/puente-alsina.html

Pental, E. y Nicolás Fernández Díaz. Puente Alsina 1838. Buenos Aires: CICOP. 2011.

Planos
Arq. José Larocca

Fotos
Gustavo Garello, Arq. Elsa Pental y Municipalidad de Lanús

Agradecimientos
Municipalidad de Lanús, Gestión Díaz Pérez por la colaboración prestada y a Dirección de Prensa por las fotografías aportadas y de su autoría.

Corte. *Transversal.*

Ornamentación. *Se destacan las molduras, frontis curvos y carpinterías, que acompañan el ritmo estilístico del edificio neocolonial.*

Oficinas. *El sector administrativo se aloja en los pórticos.*

Acceso. *Un portal ornamentado es la entrada a las oficinas.*

PUENTE ALSINA

AUTORES

ALVARO DANIEL ARRESE
(Arquitecto) Profesor Titular, Miembro del Doctorado, Investigador FADU UBA y Profesor Invitado de universidades extranjeras. Jurado y Asesor SCA/FADEA e integrante del ICOMOS Schared Built Heritage Committee. Es autor de numerosas obras premiadas, así como de libros y artículos sobre temas de su especialidad.

GRACIELA AGUILAR
(Arquitecta). Master en Desarrollo Sustentable. Especialista en Preservación, Conservación y Reciclaje del Patrimonio Monumental Urbano y Rural, UBA. Consultora en Intervención, Gestión y Difusión del Patrimonio. Desarrolla estrategias y propuestas integrales para la Protección Patrimonial de áreas y bienes de valor cultural.

ELIANA BORMIDA
(Arquitecta). Co-titular del estudio Bórmida y Yanzón, con sede en Mendoza, Argentina, especializado en bodegas vitivinícolas. Su experiencia viene de la práctica profesional y también de la docencia y la investigación universitarias. Entre 1995 y 2003 fue delegada de la CNMMyLH (Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos) y de ICOMOS Argentina (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios). El estudio B&Y recibió el Premio Konex de Arquitectura 2012.

MARCELA CERRUTI
(Arquitecta, UB). Miembro desde 1987, y Presidenta periodo 1994/96 de la Comisión Municipal de Preservación del Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Urbano de S. C. de Bariloche. Integrante del equipo de trabajo del Inventario Patrimonio Arquitectónico de S. C. de Bariloche Tomos I y II. Productora y realizadora de videos de interés histórico-arquitectónico de temática local auspiciado por CNMMLH. Curso posgrado UNRN Gestión y Registro de Inventarios de Patrimonio Arquitectónico 2011.

MARIA CRISTINA COVAS
(Ingeniera en Construcciones, UNLP) Magister en Filosofía e Historia de las Ciencias, UNCo. Ex Profesora Regular Area Estabilidad de las Estructuras UNCo. Participó en el Proyecto de Extensión Universitaria UNCo en el Poblado Histórico de Colonia Suiza. Colaboró en Tomo II de Patrimonio Arquitectónico y Urbano de San Carlos de Bariloche.

NICOLAS FERNANDEZ DIAZ
(Arquitecto, Universidad de Santiago de Chile). Cursó la maestría Paisaje, Medioambiente, Ciudad en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de la Plata y se formó en oficios relacionados con la restauración en la Escuela-Taller del Casco Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. Trabajó en la restauración de las galerías y patio de maniobras de la Aduana Taylor para el proyecto del Museo del Bicentenario. Trabajó en el Departamento de Obras y Conservación del Honorable Senado de la Nación (Restauración Salón Azul y cúpula del Congreso). Colaboró en el Proyecto de Puesta en Valor del Puente Alsina - Pórtico Sur, y con el Proyecto de Recuperación de la Memoria del Centro Clandestino de Detención y Tortura "Club Atlético".

ADRIANA ESTEVEZ
(Arquitecta) Curso Master en Conservación del Patrimonio CICOP. Docente Universitaria de la Cátedra Introducción a la Preservación y al Reciclaje, UCALP Asesora de concursos CAPBA D2. Directora de Patrimonio Urbano Ambiental. Municipalidad de Quilmes.

MONICA FERRARI
(Arquitecta). Doctora y Master por la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. Magister por la Universidad Nacional de Tucumán. Investigadora Adjunta de CONICET. Docente del Instituto de Historia y Patrimonio de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Tucumán.

GRACIELA FUENTES
(Arquitecta) Posgrados en Planificación y Gestión Urbana; y Administración Pública local. Docente de Introducción a la Preservación y al Reciclaje. UCALP. Vocal del CAPBA D2. Directora de Proyectos Especiales. Municipalidad de Quilmes.

ROXANA GONZALEZ
(Arquitecta) Posgrado en Planificación Urbana y Administración Pública local. Titular de la Cátedra Introducción a la Preservación y al Reciclaje, UCALP Delegada a FADEA por CAPBA. (Fed. Arg. de Ent. de Arqs.) Secretaria de Planeamiento Estratégico, Obras, Gestión Pública, Tierras y Vivienda, Municipalidad de Quilmes.

CRISTINA BEATRIZ MALFA
(Arquitecta, UBA). Posgrado en Planificación Urbana y Regional. Docente desde 1986 al 2000 en la Cátedra de Planificación Urbana. Curso para graduados Universidad Torcuato di Tella en Preservación del Patrimonio. Integrante del equipo técnico de la Dirección General Casco Histórico. Ex Directora de la Escuela Taller. Asesora en Proyectos Urbanos en la Corporación Bs. As. Sur y la Fundación Por La Boca. Miembro de la Comisión Directiva del CICOP Argentina.

PABLO MERCADO
(Arquitecto, UNR). Miembro de CEDODAL Rosario, Centro Documental de Arte y Arquitectura Latinoamericanas. Miembro de la Comisión de Preservación del Patrimonio Arquitectónico del CAD 2. Rosario.

GRACIELA MORETTI
(Arquitecta). Magister en Historia de la Arquitectura y el Urbanismo Latinoamericanos (UNT). Docente e investigadora en la Universidad de Mendoza. Coordinadora del área de investigación en la Universidad de Congreso. Coordinadora de la Red de Patrimonio Provincial en la Dirección de Patrimonio Cultural. Ministerio de Cultura. Gobierno de Mendoza.

ANDREA MORELLO
(Arquitecta). Master en Restauración y Rehabilitación del Patrimonio, UAH. Especialista en Preservación, Conservación y Reciclaje del Patrimonio Monumental Urbano y Rural, UBA. Consultora en Intervención, Gestión y Difusión del Patrimonio. Desarrolla estrategias y propuestas integrales para la Protección Patrimonial de áreas y bienes de valor cultural.

CELINA B. NOYA
(Arquitecta, FAU/UBA, 1985) Realizó diversidad de trabajos de relevamiento e inventario del patrimonio urbano arquitectónico, e industrial en particular, además de proyectos de intervención, estudios e investigaciones sobre el tema. Actualmente se desempeña en el Area de Investigación y Extensión del Museo del Agua y de la Historia Sanitaria de AySA.

LUIS ALFREDO ORECCHIA
(Arquitecto, FAU-UBA 1960). Docente UndeC. Desarrolla tareas de investigación sobre Arte de La Rioja. Trabaja en restauración y reciclaje de edificios de Tierra Cruda. Delegado en La Rioja de la CNMMLH.

ELSA PENTAL
(Arquitecta, UBA, 1980). Especialidades en patrimonio en CECRE Brasil. Perfeccionamiento en Oficina del Historiador Cuba. Perfeccionamiento en Patologías de Materiales CICOP-Argentina. Participación en Dirección y Coordinación en Obras de Restauro en Buenos Aires.

LINDA ROSA JOSEFINA PESO
(Arquitecta, Universidad Nacional del Nordeste. Facultad de Arquitectura). Técnica en Restauración y Conservación de Monumentos y Sitios Históricos. Universidad Federal de Bahía (Brasil). Docente Universidad Nacional del Nordeste. Cátedras: Teoría de la Arquitectura I. Introducción a la Tecnología. Ayudante de Primera Categoría. Cátedra: Historia de la Arquitectura III. Profesora Adjunta; Cátedra: Conservación del Patrimonio Arquitectónico. Profesora adjunta a cargo de la cátedra. Delegada de la Comisión Nacional de Museos, monumentos y Lugares Históricos. Miembro de la Comisión Provincial de Patrimonio Natural y cultural – 2012.

ERNESTO REYNA MORGAN
(Arquitecto, UBA, 1978). Trabajó en la dirección y conducción de obras de construcción y establecimientos industriales, trabajos de investigación histórica y registro fotográfico documental. Actualmente se desempeña en la Agencia Gubernamental de Control del G.C.B.A. Ha participado y colaborado en numerosos trabajos de investigación relativos a bienes de valor patrimonial tanto en el ámbito privado como para organismos públicos.

SILVIA ISABEL RICKERT
(Arquitecta. FADU–UBA). Cursó la especialidad en conservación, preservación y reciclaje del patrimonio urbano y rural, FADU – UBA. Entre 1994 y1998 fue coordinadora de obras de valor patrimonial del Municipio de Tigre. En la actualidad es coordinadora técnica de la Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico, G.C.B.A; profesor adjunto de las materias Historia 3, Preservación del Patrimonio y Rehabilitación y Reciclaje de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Belgrano. Miembro del CICOP. Ha recibido premios, y realizado publicaciones y numerosos trabajos de investigación en temas de patrimonio.

JORGE D. TARTARINI
(Arquitecto, FAU/UNLP, 1978). Especialista en preservación del patrimonio urbano arquitectónico. Desde 1980 desarrolla en forma sistemática trabajos de investigación, conservación y difusión del patrimonio cultural e industrial en particular, con numerosas publicaciones sobre patrimonio ferroviario y de las obras de salubridad. Guggenheim Fellow (2001). Actualmente se desempeña como Director del Museo del Agua y de la Historia Sanitaria (AySA) y Vicepresidente 2° de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. Miembro de TICCIH Internacional y del Comité Argentino de esta entidad.

JOSE MARIA ZINGONI
(Arquitecto, UBA). Especialista en Planificación y Administración del Desarrollo Regional (UA, Bogotá) y Magíster en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano (UMdP). Es profesor de grado (UNS) y de posgrado (UNQ, UNMdP, UNC) en temas relacionados al desarrollo de ciudades. Ha sido becado por reconocidos organismos como: BID, OEA, LILP y RIF. Es autor de diversas publicaciones e investigaciones. En el área de gestión, se desempeño como consultor, funcionario municipal (BB,1993/2003) y senador provincial (BA, 2007/2011).

TEATROS, CINES Y AUDITORIOS

TEMPLOS, IGLESIAS Y CATEDRALES

MUSEOS, BIBLIOTECAS, CAFES, CENTROS CULTURALES

CABILDOS, CASAS DE GOBIERNO Y EDIFICIOS PUBLICOS

BANCOS NACIONALES, PROVINCIALES Y PRIVADOS

ESCUELAS, COLEGIOS Y HOSPITALES

EDIFICIOS DE DEPARTAMENTOS, CONJUNTOS Y CASAS COLECTIVAS

CASAS HISTORICAS, VILLAS Y MANSIONES

INDUSTRIAS, ESTACIONES, PUENTES Y MERCADOS

PALACIOS, RESIDENCIAS Y PETITS HOTELS

ESTANCIAS, QUINTAS Y MOLINOS

CLUBES, ESTADIOS, HOTELES Y PASEOS

POBLADOS, CASCOS URBANOS Y PLAZAS HISTORICAS

RUINAS Y YACIMIENTOS ARQUEOLOGICOS

FIESTAS TIPICAS, CULTO POPULAR, GASTRONOMIA, MUSICA Y OTROS

$39,90.-

9 789870 720997